EcT
S8397ve

Sternberg, Wilhelm

Das Verkehrsgewerbe Leipzigs.

EcT
S8397ve

Das
Verkehrsgewerbe Leipzigs.

Von

Dr. jur. et phil. Wilhelm Sternberg.

Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Diese Abhandlung bildet zugleich das **erste Heft** der **Neuen Folge** er **Volkswirtschaftlichen und wirtschaftsgeschichtlichen Abhandlungen,** erausgegeben von Dr. **Wilhelm Stieda,** Professor in Leipzig. Vgl. auch ie Rückseite des Umschlags.

Verlag von Jäh & Schunke in Leipzig.

In unserm Verlage erschien:

Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen

Herausgegeben von

Wilhelm Stieda

o. ö. Professor der Nationalökonomie in Leipzig.

Heft 1: **Der Haushalt der Stadt Hildesheim** am Ende des 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Von **Dr. Paul Huber.** M. 3.—.

Heft 2: **Die Hollandsgänger in Hannover und Oldenburg.** Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeiterwanderung. Von **Dr. Joh. Tack.** M. 6.—.

Heft 3: **Ein deutsches Reichs-Arbeitsamt.** Geschichte und Organisation der Arbeiterstatistik im In- und Ausland. Von **Dr. Rudolf Dreydorff.** M. 4.—.

Heft 4: **Samuel Selfisch,** ein deutscher Buchhändler am Ausgange des 16. Jahrhunderts. Mit dem Bildnis Selfischs und 10 Faksimile-Beilagen. Von **Dr. Hans Leonhard.** M. 4.—.

Heft 5: **Zur Wohnungsfrage im Königreich Sachsen.** Von **Dr. Walther Naumann.** M. 3.—.

Heft 6: **Der Teilbau in Theorie und Praxis.** Ein Beitrag zur Lösung der ländlichen Arbeiterfrage. Von **Dr. Theodor Spickermann.** M. 2.—.

Heft 7: **Die deutschen Arbeitersekretariate.** Von **Dr. Richard Soudek.** M. 2.50.

Heft 8: **Die Organisation und Bedeutung der freien öffentlichen Arbeitsnachweisämter** in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von **Dr. Brainard H. Warner jr.** M. 2.50.

Heft 9: **Die Verlegung der Büchermesse von Frankfurt a. M. nach Leipzig.** Von **Dr. Felix von Schroeder.** M. 2.50.

Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen.

Herausgegeben

von

Professor Dr. W. Stieda
in Leipzig

Neue Folge. — Erstes Heft.

Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

EcT
S8397ve

Das

Verkehrsgewerbe Leipzigs.

Von

Dr. jur. et phil. Wilhelm Sternberg.

523920
20. 6. 51

Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung:

Das Sänftenwesen zu Leipzig 1

Teil I. **Das Droschkengewerbe.**

Kap. I. Entwickelung bis zur Abschaffung des Privilegiums der Fiaker 8
Kap. II. Weitere Entwickelung bis zum Aufkommen der Taxameter . . 15
Kap. III. Das Aufkommen der Taxameter und ihre allgemeine Einführung 23
Kap. IV. Die wirtschaftliche Lage des Droschkengewerbes 29

Teil II. **Das Straßenbahngewerbe.**

Kap. I. Entwickelung der Pferdebahn bis zur Aufstellung der allgemeinen Bedingungen im Jahre 1881 38
Kap. II. Weitere Entwickelung unter der Geltung der allgemeinen Bedingungen 45
Kap. III. Der Nachtrag zu den Konzessionsdekreten und die Einführung der Kilometer-Gebühr 52
Kap. IV. Einführung der elektrischen Straßenbahnen 55
Kap. V. Die Konzessionsverträge der beiden Straßenbahngesellschaften . 64
Kap. VI. Die Entwickelung der elektrischen Straßenbahnen 71
Kap. VII. Die Tariffrage 79
Kap. VIII. Die Frage der Kommunalisierung der Straßenbahnen 86
Kap. IX. Statistisches zur Entwickelung der Leipziger Straßenbahnen . 97
Kap. X. Zur Lage der Angestellten bei den Leipziger Straßenbahnen . 100
Kap. XI. Schlußbetrachtungen 104

Teil III. **Das Dienstmannsgewerbe.**

Kap. I. Die Entwickelung des Dienstmannsgewerbes 110
Kap. II. Die Organisation der gegenwärtig bestehenden Dienstmannsinstitute 116
Kap. III. Die wirtschaftliche Lage der Dienstmänner 120

Anhang.

Die Verordnung, mit welcher der Rat der Stadt die Sänften anno 1703 einführte 126

Literaturverzeichnis.

Adickes-Beutler, Die sozialen Aufgaben der deutschen Städte, 1903.

Bücher, Die wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde, 1898.

Derselbe, Die Entwickelung der Großstädte in Vergangenheit und Gegenwart, 1903.

Cohn, System der Nationalökonomie, Bd. III: Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens, 1898.

Damaschke, Aufgaben der Gemeindepolitik, 1904.

Deichen, Die Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland. In der Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss. 1897, 55. Jahrg.

Gensel, Leipzig um das Jahr 1835, 1903.

Grossmann, Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens etc., 1903.

Haarmann, Die Kleinbahnen, 1895.

Hasse u. A., Die Stadt Leipzig und ihre Umgebung, geographisch und statistisch beschrieben, 1878.

Heiß, Wohnungsreform und Lokalverkehr, 1903.

Hilse, Verstadtlichung der Straßenbahnen, 1889.

Derselbe, Handbuch des Straßenbahnwesens, 1897.

Huber, Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs, 1893.

v. Lindheim, Statistisches und Finanzielles über Straßenbahnen in Belgien, Deutschland u. s. w., 1888.

v. Mataja, Städtische Sozialpolitik. In der Zeitschr. f. Volkswirtsch. 1873, Bd. XXI.

Müller, Die Entwickelung der Lokalbahnen in den verschiedenen Ländern. In Schmollers Jahrbuch 1891, Bd. XV.

Naumann, Zur Wohnungsfrage im Königreich Sachsen. Inaug.-Dissertation, Leipzig 1902.

Neefe, Jahrbuch deutscher Städte I—X.

Roscher-Stieda, Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes, 1899.

Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1879.

Schanz, Leipziger Außenbahnen, 1900.

v. Scheel, Transportunternehmungen. In Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie, Bd. III.

Sombart, Der moderne Kapitalismus, 1902.

Vogel, Leipziger Annalen, 1756.

Wagner, Das Aktiengesellschaftswesen. In Hildebrands Jahrb. 1873, Bd. XXI.

Wirminghaus, Das Verkehrswesen im Gebiete der Stadt Köln, 1903.
Wustmann, Quellen zur Geschichte Leipzigs 1895, Bd. II.
Akten des Rats und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.
Berichte der Handelskammer zu Leipzig.
Elektrotechnische Zeitschrift 1902, Nr. 13.
Geschäftsberichte der Leipziger Straßenbahn-Gesellschaften.
Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften.
Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Straßenbahnwesens V—IX.
Protokolle über die Plenarverhandlungen der Stadtverordneten zu Leipzig (abgekürzt: Protok. d. St.-V.).
Schriften des Vereins für Sozialpolitik: Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben, 1902.
Soziale Praxis VII—IX.
Verwaltungsberichte der Stadt Leipzig.
Zeitschrift für das gesamte Lokal- und Straßenbahnwesen.
Zeitschrift für Kleinbahnen, 1894—1902.
Zeitschrift für Transportwesen, 1898—1902.

Einleitung.

Das Sänftenwesen zu Leipzig.

Bis Ende des 17. Jahrhunderts gab es in Leipzig kein öffentliches Personentransportmittel. Es war dazu bei der geringen Ausdehnung der Stadt im allgemeinen ein Bedürfnis nicht vorhanden. Zur Not, wenn bei einer Festlichkeit schlechtes Wetter eintrat oder bei Krankheitsfällen, mußte eben ein Nachbar oder wer sonst im Besitze eines Wagens[1]) oder einer Sänfte sich befand, damit, in der Regel ohne Entgelt und aus Gefälligkeit, aushelfen.

Da aber die Stadt wuchs, und zu Anfang des 18. Jahrhunderts in anderen größeren Handels- und Residenzstädten die Einrichtung öffentlicher Sänftenanstalten als zweckmäßig sich erwies, schaffte im Jahre 1703 auch der Magistrat zu Leipzig 12 Sänften an und nahm die dazu nötigen Träger in Dienst und Pflicht.

Diese Sänften oder, wie sie vornehmer genannt wurden, Portechaisen, waren einsitzige geschlossene Kasten nach Art eines Kutschkastens, die an Tragstangen von zwei Männern getragen wurden.

Nach ihrer Instruktion, auf die sie vereidet wurden, hatten die Träger mit ihren Sänften vor der Börse auf dem Naschmarkt täglich von früh 6 Uhr bis abends 8 Uhr auf Inanspruchnahme ihrer Dienste zu warten, ebenso auch an Sonn- und Feiertagen, ausgenommen die Stunden von 8 Uhr früh bis nach Schluß des Gottesdienstes und von 2 bis 3 Uhr nachmittags, weil zu dieser Zeit ebenfalls Gottesdienst stattfand. Auch vor 6 Uhr früh und nach 8 Uhr abends konnten sie ihrer Beschäftigung nachgehen. Verpflichtet waren jedoch nur jedesmal vier Träger, mit ihren Sänften Nachtdienst zu tun[2]). Diese Verpflichtung

1) Personenfuhrwerk, in Gestalt sogenannter Karethen, kam übrigens erst vor ungefähr 250 Jahren in Leipzig auf, vgl. u. S. 9.

2) Dem nächtlichen Verkehr kam es sehr zu statten, daß zwei Jahre vorher, im Jahre 1701, Straßenbeleuchtung eingeführt worden war durch 700 Gassenlaternen, von denen die meisten auf eichenen Pfählen im Straßenpflaster, einige an eisernen Armen an den Häusern befestigt waren.

traf alle der Reihe nach. Überhaupt wurde auf eine ordentliche Abwechselung bei ihnen gesehen; jede Sänfte, die in Gebrauch gewesen war, mußte warten, bis die übrigen Beschäftigung gefunden hatten.

Der Bezirk, in welchem die öffentlichen Sänften benutzt werden durften, erstreckte sich nur über die innere Stadt und die Vorstädte. In diesem Bereich hatten die vom Rate angestellten Sänftenträger die ausschließliche Berechtigung, den Personentransport mittels Sänften gegen Entgelt auszuführen[1]). Dafür waren sie verpflichtet, jeder Bestellung nachzukommen und dem Publikum dienstwillig und artig gegenüberzutreten[2]).

Der Tragelohn unterlag freier Vereinbarung, jedoch durften die Sänftenträger für einen Gang innerhalb der Ringmauern nicht über 2 Groschen und für einen solchen von der Stadt in die Vorstädte nicht mehr als 4 Groschen verlangen. Für den Rückweg war der gleiche Lohn zu bezahlen. Wurde die Sänfte nach Zeit gemietet, so hatte man für die erste Stunde 6 Groschen, für jede folgende 4 Groschen, für den ganzen Tag 1 Taler zu entrichten.

Mußte eine in Dienst genommene Sänfte warten, so war für eine Viertelstunde 1 Groschen, für eine halbe 2 und für eine ganze Stunde 4 Groschen Wartegeld zu zahlen. Je nach den Umständen konnte Vorausbezahlung des Tragelohns verlangt werden.

Zuwiderhandlungen gegen diese Instruktion der Sänftenträger, insbesondere unbillige Behandlung des Publikums oder Überforderung wurden mit Geld- und Gefängnisstrafe und Dienstentlassung bedroht. Die Beaufsichtigung des Sänftenwesens wurde dem Untermarktvogt übertragen.

Da aus Anlaß der zweimal im Jahre stattfindenden Messen in Leipzig zeitweise ein besonders starker Verkehr herrschte, so wurde von vornherein bestimmt, daß nicht alle 12 Sänften das ganze Jahr hindurch, sondern für gewöhnlich nur sechs Sänften dem Publikum aufwarten, die übrigen jedoch nur zur Zeit der Messen in Dienst gestellt werden sollten. Während jene die ordinären, wurden diese die extraordinären oder Meßsänften genannt. Und während bei den Trägern jener das Sänftetragen der Hauptberuf war, war dies bei den Meßsänfteträgern nur eine zeitweilige Beschäftigung, die allerdings während der Meßwochen ihre Zeit ganz in Anspruch nahm. Übrigens wurde

1) Der Rat behielt sich ausdrücklich das Recht vor, die Zahl der Sänftenträger zu vermehren oder zu vermindern.

2) Der Völlerei und des Trunks sollten sie sich enthalten, ebenso des Tabakrauchens während des Tragens.

unter die ordinären Sänftenträger nur aufgenommen, wer schon als Meßsänftenträger Dienst getan hatte.

Für die Benutzung der vom Rate angeschafften Sänften und der ihnen ebenfalls gelieferten Monturen, welche alle $1^1/_2$ Jahre erneuert wurden, mußten die Sänftenträger an die Stadt eine wöchentliche Abgabe zahlen. Diese betrug für jeden ordinären Sänftenträger für die Zeit von Michaelis bis Ende der Ostermesse 8 Groschen, für die übrige bessere Jahres zeit, da es weniger für sie zu tun gab, nur 6 Groschen. Die extraordinären hatten nur für die Wochen ihrer Dienstzeit während der Messen $1^1/_2$ Taler die Person zu zahlen. Auch mußten sämtliche Sänftenträger, weil sie vermittelst ihrer Bestellung in des Rates Dienste getreten wären, zu allem, wozu sie sonst noch benötigt würden, nach jedesmaliger Anordnung bei Tag wie bei Nacht sich willig und bereit finden lassen und das Anbefohlene unweigerlich ausführen. So standen sie insbesondere bei Ausbruch von Feuer zur Verfügung.

Da die Sänften immer mehr in Anspruch genommen wurden, machte es sich seit dem Jahre 1731 nötig, von Michaelis bis Ostern alle 12, in der übrigen Zeit dagegen acht Sänften dauernd in Dienst zu halten. So wurden auch die Meßträger in der schlechteren Jahreszeit ununterbrochen beschäftigt, in der Bedienung der beiden von Ostern bis Michaelis jetzt mehr eingestellten Sänften wechselten sie in der Weise ab, daß sie der Reihe nach jedesmal eine Woche lang Dienst taten und zwei Wochen ihrer sonstigen Arbeit nachgingen. Jedoch mußten sie auch während dieser Zeit stets dienstbereit sein für den Fall, daß infolge von Regenwetter oder aus anderen Ursachen sich eine stärkere Nachfrage nach Sänften bemerkbar machte. Gegebenenfalls durften sie aber auch nur dann Passagiere annehmen, wenn die ordinären Sänften bereits Arbeit hatten. Um dem stärker werdenden Meßverkehr zu entsprechen, stellte der Rat weitere sechs „Extra-Meßträger“ ein, so daß das Trägerpersonal im ganzen jetzt aus 30 Mann bestand. Trotzdem zeigte sich bei Regenwetter noch Mangel an Sänften. Und da überhaupt der Bedarf an diesem Personentransportmittel immer größer wurde, so ließ der Rat vom 1. Januar 1753 ab das ganze Jahr hindurch 12 und während der Messen noch weitere sechs Sänften Dienst tun. Diese neuen Meßsänften wurden zunächst je zur Hälfte am Ranstädter Tor und am Kornhaus auf dem Brühl in einer offenen Bretterbude untergebracht, später wurde ihnen jedoch, da sie an diesen abgelegenen Orten wenig zu tun bekamen, ebenfalls der Naschmarkt, und zwar ein besonderer Verschlag dort als Standort

angewiesen. Von demselben Jahre ab befinden sich des Nachts sechs statt bisher zwei Sänften in Dienst.

Bei dieser Einrichtung verblieb es in der Folgezeit.

Die Sänftenträger klagten im allgemeinen, besonders aber in der guten Jahreszeit, von jeher über geringen Verdienst [1]). Diese Klagen wurden lauter, seitdem einige ordentliche Sänftenträger ihre Dienste von anderen Personen verrichten ließen gegen eine bestimmte Abgabe, die ihnen das Müßiggehen erlaubte, während ihre Stellvertreter nicht das zum Leben Notwendige verdienten. Infolgedessen wird den Sänftenträgern im Jahre 1753 verboten, ohne obrigkeitliche Erlaubnis zu verreisen und überhaupt andere Personen an ihrer Statt tragen zu lassen. Allerdings scheinen trotzdem diese Mißstände nicht verschwunden zu sein.

Unter den Wirren des siebenjährigen wie der napoleonischen Kriege haben mit der ganzen Stadt auch die Sänftenträger zu leiden. Es wird ihnen deshalb zeitweilig ein bedeutender Erlaß ihrer wöchentlichen Abgabe gewährt.

Als in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts das Erwerbsleben in Leipzig immer reger sich gestaltet, wird die Zahl der den 24 ordentlichen Sänftenträgern beigegebenen außerordentlichen, Meßsänftenträger oder Beigehilfen, auf ebenfalls 24 erhöht und angeordnet, daß jede Nacht nunmehr 8 Sänften bereit stehen. Die dazu gehörenden Träger sollen außer den vieren, welche die Reihe des Tragens zunächst trifft, bei Feuersgefahr mit der auf dem Naschmarkt befindlichen Feuerspritze zu Hilfe eilen, wie bei Tage nach wie vor sämtliche Sänftenträger in Feuersnot zur Stelle sein müssen.

Auch in dieser Zeit ist das Einkommen der Sänftenträger noch kärglich genug, zumal es unter ihnen an der rechten Zucht fehlt, so daß die alten Mißstände noch in Blüte stehen. Jeder von den ordinären Trägern hat noch ein besonderes Geschäft, der eine ist Maurer, der andere Markthelfer, der dritte gar Lotteriekollekteur u. s. f. Zu ihrem Dienst kommen diese guten Leute höchst unregelmäßig, lassen sich vielmehr durch die Beigehilfen oder auch andere Personen vertreten, manche haben so ihre bestimmten Substituten. Wenn der Rat

---

1) Vergl. Wustmann, Quellen etc., S. 279: Es würden ihnen für den geringen Tragelohn (2 Groschen) zu lange Strecken zugemutet, sie müßten dafür oft eine Person von einer Ringmauer zur anderen tragen, „und haben sich sonderlich die Herrn Studiosi die weitesten Örter allemall bedinget, als zum Exempel von der Burgstraße ins Opern-Hauß(Brühl, jetzt Ecke Goethestraße, wo die Kreditanstalt steht) oder vom Rannischen biß zum Grimmischen Thore".

auch, um dieser Unordnung zu steuern, den Sänftenträgern Entlassung androhte für den Fall, daß sie nicht regelmäßig zum Dienst kämen, so hatte er damit doch wenig Erfolg, weil eben mit dem Sänftetragen allein zu wenig zu verdienen war. Merkwürdigerweise war nämlich der Tarif zu dieser Zeit noch derselbe wie vor ungefähr 130 Jahren, nur daß es nun 8 Groschen kostete, wenn man sich aus einer Vorstadt in die andere tragen ließ. Daraus läßt sich ermessen, wie gering das Einkommen der Gehilfen oder „Expektanten" war, die nicht nur keine Dienstkleidung gestellt bekamen, sondern noch die Hälfte ihrer Einnahmen an die ordinären Sänftenträger abgeben mußten.

Verhängnisvoll wurde für das Sänftenwesen die Einführung der Fiaker im Jahre 1840. Dadurch verminderte sich der Gebrauch der Portechaisen so, daß es schon im Jahre 1843 angebracht erschien, zwei Chaisen einzuziehen und die Zahl der Chaisenträger von 24 auf 20 herabzusetzen. Diese brauchen fortan nur noch jeder 5 Ngr. wöchentliche Abgabe zu entrichten. Dafür erhalten sie jährlich 1 Linnenrock, 1 Paar Schuhe, 1 Paar (!) Socken und alle 2 Jahre 1 Hut mit Borte und Schnalle. Als sie späterhin Hut und Socken aus eigenen Mitteln anschaffen, wird ihre Abgabe auf 4 Ngr. wöchentlich ermäßigt.

Unter der drückenden Konkurrenz der Fiaker vollzieht sich allmählich eine Wandlung im Sänftenwesen. Die Sänftenträger werden immer mehr zu Krankenträgern und Feuerlöschmannschaften und werden auch zu anderen mannigfaltigen Dienstleistungen, die ihrem ursprünglichen Berufe fernliegen, herangezogen. Im Jahre 1855 werden sie besonders verpflichtet, auf Verlangen des Polizeiamtes auch den Transport von Leichen und Verunglückten zu übernehmen, wobei sie sich ihrer Zivilkleidung bedienen müssen. Zugleich wird ihr Tarif erhöht. Sie bekommen seit 1. Januar 1856 für einen Gang mit der Sänfte in der inneren Stadt 8 Ngr., für einen aus dieser in die Vorstädte 10 Ngr. An Wartegeld haben sie fortan 13 Pf. für die Viertelstunde zu beanspruchen. Die Zeittaxe setzt für die erste Stunde $7\frac{1}{2}$ Ngr., für jede folgende 5 Ngr., für einen ganzen Tag 1 Taler 10 Ngr. fest.

Von den zur Zeit vorhandenen 20 ordentlichen und 16 Hilfsträgern haben jede Nacht 12 Mann, also das Personal von 6 Sänften, dienstbereit zu stehen, die übrigen aber sich zu Hause zu halten. Bei einem Schadenfeuer müssen sie zur Bedienung einer Spritze 20 Mann stellen. Auch sonst sollen die Sänftenträger nach wie vor für den Fall, daß

ihnen vom Rat oder mit dessen Genehmigung von Privatpersonen andere Verrichtungen aufgetragen werden, sich dazu bereit finden lassen.

Als Aufenthaltsort ist den Sänftenträgern nun (1861) das Souterrain des Polizeigebäudes unter dem Wachlokal der Kommunalgarde angewiesen, — so verschwindet das Sänftenwesen aus dem Verkehrsleben Leipzigs.

Im Jahre 1866 wird ein neuer Zeittarif für die Sänftenträger aufgestellt: Für den Gebrauch einer Sänfte in und außerhalb des Stadtbezirkes ist von jetzt ab zu zahlen:

bis zu	20	Minuten	4 Ngr.
von	20—35	„	6 „
„	35—50	„	8 „
„	50—65	„	10 „

bei Annahme auf mehrere Stunden für jede Stunde $7^1/_2$ Ngr.; das Wartegeld beträgt für die Viertelstunde 13 Pf. In diesem Jahre hatten die Sänftenträger, ebenso wie 1850, mit dem Transport von Cholerakranken viel zu tun.

Ihre wichtigste Aufgabe war aber nach und nach die geworden, als erste freiwillige Feuerwehr zu dienen. Für jede Stunde Feuerdienst bekamen sie im Jahre 1873 pro Person 2 Ngr. 5 Pf. und als Abfindung für die ihnen früher gelieferten Bekleidungsstücke ein jeder jährlich 5 Taler 3 Ngr. Jedoch waren sie zum Feuerdienst nur verpflichtet, wenn ihre Dienste nicht anderweit in Anspruch genommen waren. Natürlich war infolgedessen auf sie im Notfall kein Verlaß. Es war daher kein großer Verlust, als ihre Verwendung im Feuerdienste noch im Anfang der 70er Jahre bei der Reorganisation der Feuerwehr fortfiel. Somit wurde das Sänftenwesen als solches mit jedem Jahre überflüssiger, und es wurde in der Stadtvertretung immer wieder über die Aufhebung des Sänfteninstituts verhandelt. Im Jahre 1875 sah man noch davon ab, weil die Chaisenträger für den Krankentransport unentbehrlich wären. Es waren in der Tat nur noch Krankenchaisen im Gebrauch.

Entsprechend ihrer immer geringeren Inanspruchnahme wurden auch die Leistungen der Stadt den Chaisenträgern gegenüber immer geringer. Sie erhielten z. B. 1876 im Souterrain des Polizeigebäudes nur noch Unterkunft und freie Beleuchtung. Freie Feuerung empfingen sie nicht mehr, ebensowenig Lagerstätten, seitdem sie nicht mehr im Feuerlöschwesen tätig waren. Auch die ihnen für Kleidung zuletzt in Höhe von 15 M. jährlich gezahlte Entschädigung war in Fortfall gekommen.

So dienten die Chaisenträger — es waren ihrer noch ca. 16 Mann — zum Transport von Verunglückten, Selbstmördern und Kranken, außerdem befaßten sie sich mit Arbeiten aller Art, wobei sie trotz der von ihnen beanspruchten hohen Löhne gesucht waren, weil sie hinsichtlich ihrer Solidität im Vergleich zu anderen Handarbeitern eine gewisse Garantie boten und auch ziemlich geschickte Leute waren. Der Lohn für ihre Dienstleistungen war in Anbetracht ihrer Vielseitigkeit der freien Vereinbarung überlassen [1]).

Für den Transport von Kranken bestand eine Taxe. Die Sänftenträger erhielten danach für das Verbringen eines Kranken nach dem Krankenhause St. Jakob von der inneren Stadt aus 5, aus der Südvorstadt 4, aus den übrigen Vorstädten 6 M. Für den Transport in den Stadtbezirken waren die Preise entsprechend den Entfernungen bestimmt. Hatten die Träger Treppen zu steigen, so erhielten sie, wenn die Chaise mit hinaufgenommen wurde, 0,50 M., wenn der Kranke auf andere Weise getragen wurde, 0,25 M. für jede Treppe extra.

Bald kamen jedoch Wagen mit Pferdegespann und Handwagen für den Krankentransport auf, und nun war für die Sänftenträger neben den Droschken und Dienstmännern im Verkehrsleben Leipzigs gar kein Raum mehr. So wurde denn das Sänftenträgerinstitut endlich Ende Juni 1886 aufgehoben und die am besten erhaltene Sänfte dem Verein für die Geschichte Leipzigs überwiesen.

1) Viel wurden die Sänftenträger als Boten, Barbiere und Heilkünstler in Anspruch genommen. Insbesondere verstanden sie sich auf die Herstellung eines heilkräftigen Zugpflasters.

Das Droschkengewerbe.

Kapitel I.

Entwickelung bis zur Abschaffung des Privilegiums der Fiaker.

Zum Personentransport dienende Wagen, sogenannte Karethen, kamen erst vor ungefähr 250 Jahren in Leipzig auf; im Jahre 1673 wird im sächsischen Landtage geklagt, „in Menschengedenken sei es noch, daß in Leipzig keine Karethe gebräuchlich gewesen, jetzt sei wegen der vielen Karethen und mutigen Pferde beim Gottesdienste und Messen auf den Gassen fast nicht fortzukommen". Deshalb verbot der Leipziger Rat wiederholt — im August 1680 und im Juli 1698 — alles Karethenfahren in der Stadt herum, zu Hochzeiten, Leichen und zur Kirche, aber auch danach hielten noch manchen Sonntag gegen 50 Kutschen vor der Peterskirche.

Mehr als durch Verbote wurden diese „überflüssigen und zur Meßzeit beschwerlichen" Privatwagen durch die am 26. September 1703 eingeführten öffentlichen Sänften[1]) verdrängt. Allerdings gewährten die unter der Börse auf dem Naschmarkt stationierten Sänften oder Portechaisen nur je einer Person Platz und dienten somit nur dem Einzelverkehr in der Stadt. Für gemeinsame Fahrten oder für solche nach auswärts mußte es bei den im Privatbesitze befindlichen Wagen bleiben. Dabei hielten einige Bürger auch Lohnkutschen. Die waren gewöhnlich nur auf Bestellung zu haben, fanden sich jedoch bei besonderen Gelegenheiten, wie Theatervorstellungen und Bällen, in Erwartung eines guten Verdienstes auch wohl unbestellt ein. Später, vom letzten Viertel des 18. Jahrhunderts an, hielten stets einige Lohnkutschen auf dem Roßmarkt vor dem Peterstore „zur Beförderung des Pläsiers auf den Dörfern". Die Kutscher verlangten für das Fahren von vier Personen 16 Groschen und mehr, je nachdem die Tage schön und der Ort entfernt war. Sonntags waren oft keine

1) Vergl. auch Gensel, Leipzig um das Jahr 1835, S. 8.

Wagen mehr oder nur für übermäßigen Preis zu haben. Es wurde auch über die Zudringlichkeit der Kutscher geklagt, die jeden anfuhren, umzingelten, anschrieen, ja zuweilen beim Arme nahmen und in die Chaise hoben. Erklärlich ist es auch, daß diese Lohnkutschen, da solche zu halten jedem Leipziger Bürger frei stand, aus den verschiedenartigsten Vehikeln bestanden [1]).

Doch genügte dieser Zustand noch einige Jahrzehnte. Denn solange die Stadt mit ihren fest begrenzten Vorstädten nur einen geringen Flächenraum einnahm, die öffentlichen Gebäude und Anstalten sämtlich in der inneren Stadt sich befanden, konnten die Wege in der Stadt leicht zu Fuß gemacht werden, es bedurfte keiner schnellen Transportmittel, und niemand fand darin eine Unbequemlichkeit oder eine Nachteil bringende Zeitversäumnis. Die Menschen hatten noch mehr Zeit als heutzutage und waren andererseits auch sparsamer. „Man muß auch bedenken, daß es damals noch an einem eigentlichen Verkehr im heutigen Sinne innerhalb der Stadt fehlte. Außer den paar Beamten, die zwischen Wohnung und Bureau hin- und hergingen und den Bewohnern der Straße, die sie durchschritten, als lebendige Stundenzeiger dienten, den paar Laufburschen, Reisenden und sonst einigen Leuten müssen wir uns die Bevölkerung selbst einer größeren Stadt noch häuslich denken, nicht so in unausgesetzter Bewegung wie heute. Die Arbeiter brauchten nicht meilenweit zu ihrer Arbeitsstätte zu laufen, die vielmehr meist mit ihrer Wohnstätte zusammenfiel, die tausend Dinge des täglichen Gebrauchs wurden nicht in einem ewigen Herumgelaufe zusammengeholt, das Shopping war noch nicht zur süßen Gewohnheit der Damen aller Stände geworden, die vielmehr in Haus und Garten und in der Pflege der Kinder noch überreichlich Arbeit fanden, und von einem Spaziergehen innerhalb der Stadt war erst gar nicht die Rede“ [2]).

Als aber Sachsens Anschluß an den Deutschen Zollverein stattfand [3]), als die erste Eisenbahn an der Peripherie von Leipzig ausmündete [4]) und an dem Bahnhofe Speicher und Niederlagen emporwuchsen, da schob die vermehrte Einwohnerzahl der Stadt eine neue Straße nach der anderen über die niedergelegten Stadtmauern ins

---

1) Übrigens ist im Jahre 1801 ein Reisender des Lobes voll über den billigen Fuhrlohn und das im Gegensatz zu Berlin rasche Fahren.

2) Sombart, Die deutsche Volksw. im 19. Jahrhundert, S. 19.

3) Im Jahre 1834.

4) Am 24. April 1837 wurde der Betrieb auf der Strecke Leipzig-Althen und am 7. April 1839 der Rest der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eröffnet.

Land hinaus, es entstanden neue Stadtteile, bald zählte Leipzig an die 50000 Einwohner.

So machte sich der Wunsch nach einer Beschleunigung des stets reger werdenden Personenverkehrs durch ein geregeltes, stets bereites, billiges Lohnfuhrwerk immer mehr geltend, zumal solches in anderen größeren Städten Deutschlands, wie Berlin, Hamburg und Breslau, bereits eingeführt war. Als auch in Städten, wie Potsdam und Frankfurt a/M., denen Leipzig in Beziehung auf Ausdehnung, Volkszahl und Verkehr wohl an die Seite gestellt werden konnte, im Jahre 1839 mit entschiedenem Erfolge Droschken eingeführt waren, da wandte sich im Jahre 1840 eine Anzahl von Lohnkutschern mit dem Gesuche um Konzession einer „Fiacre- oder Troschkenanstalt“ an den Rat der Stadt Leipzig. Sie dachten dadurch dem Lohnkutschergewerbe, dem auf seinem ursprünglichen Gebiete, den Fuhren über Land, in den Eisenbahnen ein übermächtiger Konkurrent entstanden war, eine neue Erwerbsquelle zu eröffnen.

Dem Rat waren die Übelstände bei den bisherigen Lohnkutschern, die Ungleichheit ihrer Fuhrwerke, die damit teilweise zusammenhängende verschiedene Höhe der Preise, die für jede einzelne Fuhre eigens vereinbart werden mußten, und die daraus resultierende willkürliche Behandlung des Publikums wohlbekannt. Doch hatte er auch manche Bedenken gegen die Einführung von Droschken. Einmal fürchtete man, daß die Enge der Straßen, die an Meß- oder Wochenmarkttagen mit Menschen wie vollgestopft waren, der freien Zirkulation der neuen Fuhrwerke hinderlich sein würde, sodann besorgte man, durch die Einführung der billigen Fahrgelegenheit dem Sänftenwesen den Todesstoß zu versetzen, was um deswillen zu bedauern wäre, weil damit auch die sehr geschätzten Nebenfunktionen der Sänftenträger in Fortfall kommen würden [1]).

Jedenfalls hielt der Rat es für gerecht, nicht anderen Personen, die sich darum bewarben, sondern den Lohnkutschern die Errichtung einer Droschkenanstalt anheimzugeben, da sie voraussichtlich durch die neuen Fuhrwerke erhebliche Einbuße an ihren Einnahmen erleiden würden. Unter den Lohnkutschern fanden sich daraufhin am 15. März 1841 21 mit 24 Wagen zu einem „Verein für Droschkenunternehmung für Leipzig und dessen nächste Umgebungen“ zusammen und wählten aus ihrer Mitte zwei Vorsteher, die den Verein nach allen Richtungen vertreten und für Ordnung im Innern sorgen sollten. Zur äußeren

1) Insbesondere sind ihre Dienste als Krankenträger und als Feuerwehrleute gemeint.

Regelung stellte der Rat der Stadt ein „Reglement für die Fiakers der Stadt Leipzig“ auf, das am 31. März 1841 in Kraft trat.

Darin werden den Fiakern neun Halteplätze im Innern der Stadt angewiesen, auf denen sie den Tag über Bestellungen zu erwarten haben, und zwar von früh $^1/_2$6 im Sommer bezw. $^1/_2$7 Uhr im Winter bis abends 10 Uhr, am Theater aber jedenfalls bis nach Schluß der Vorstellung. Zu ihrem Fahrbezirk oder, wie der technische Ausdruck dafür lautet, Rayon, gehören auch die Ortschaften Thonberg, Stötteritz, Kohlgarten, Eutritzsch, Gohlis und Lindenau. Bei Fahrten dahin dürfen sich die Fiaker in diesen Ortschaften nur 5 Minuten nach Beendigung der Fahrt aufhalten, um den Lohnkutschern, die nach wie vor ihren Stand auf dem Roßplatz haben und ohne Taxe und behördliche Aufsicht bleiben, ihren Verdienst nicht allzusehr zu schmälern. Die Droschken haben jede Fuhre anzunehmen und nach einer nach der Zeit berechneten Taxe zu fahren, wobei jedoch mindestens eine Viertelstunde zu berechnen ist. Eine Fahrt bis zu 20 Minuten kostet einspännig 2 Ngr. und 5 Pf., zweispännig 5 Ngr. Die Droschkenkutscher tragen als Abzeichen gelbe Rockkragen. Die in der Regel mit einem Pferde bespannten Wagen sind mit fortlaufenden Nummern versehen und bestehen zunächst noch aus den alten Lohnkutschen, doch wird möglichste Gleichmäßigkeit bei ihnen angestrebt. Das geschieht auch in den von den Vorstehern des Fiakervereins für die Droschkenkutscher erlassenen Instruktionen, welchen die Bestimmungen des vom Rate aufgestellten Reglements zugrunde gelegt werden. Die Befolgung aller dieser Vorschriften wird durch zwei vom Verein beauftragte und vom Rate der Stadt eidlich in Pflicht genommene Inspektoren überwacht.

In der Tat fanden die Droschken, deren Rentabilität anfangs sehr bezweifelt worden war, beim Publikum die günstigste Aufnahme, so daß innerhalb 4 Wochen 10 weitere Fiaker dazu kamen.

Es war nur natürlich, daß nun jedermann die schlechter ausgestatteten Fuhrwerke der Lohnkutscher lediglich noch im Notfalle benutzte, zumal man bei ihnen in Ermangelung einer Taxe und behördlicher Aufsicht immerhin Übervorteilungen ausgesetzt war. So blieben den Lohnkutschern nur noch die Fuhren nach entlegeneren Ortschaften in Leipzigs Umgebung, und ihre Einnahmen wurden immer kümmerlicher. Infolgedessen trachteten sie danach, auch als Fiaker fahren zu dürfen, jedoch wurde ihren Gesuchen vom Rate der Stadt nicht nachgegeben. Denn wenn den Fiakern dem Regulativ zufolge die Verpflichtung obliege, auf den ihnen angewiesenen Stationsplätzen zu

bestimmten Stunden aufzufahren und gegen Taxe nur innerhalb des Fiakerbezirks Fuhren zu leisten, so hätten sie, auch in Anbetracht ihrer Neuanschaffungen, überhaupt des mit dem ganzen Unternehmen verbundenen Risikos Anspruch darauf, daß solche obrigkeitlichen Einrichtungen getroffen und aufrecht erhalten würden, bei denen allein das Bestehen des Instituts und die Erfüllung der ihnen gegenüber dem Publikum obliegenden Verpflichtungen möglich wäre. Deswegen war es dem Droschkenverein auch gestattet, freiwerdende oder neu konzessionierte Droschkennummern für seine Mitglieder in Anspruch zu nehmen.

Diesen Gründen des Rates der Stadt stimmten Kreisdirektion und Ministerium des Innern auf Beschwerden der Lohnkutscher hin bei. Aber diese mochten sich dabei in ihrer doch wohl sehr übeln Lage nicht beruhigen, und so hören in den nächsten Jahren ihre Versuche nicht auf, gegenüber dem Privilegium des Fiakervereins und dessen „Protektion durch die Behörden“ für ihr Gewerbe bessere Lebensbedingungen zu erlangen. Zu dem Zwecke schließen sie sich zu einem Verein zusammen, der bald in einen Einspänner- und einen Zweispännerverein mit je einem Vorsteher und Inspektor zerfällt. Ihre Kutscher tragen rote Rockkragen, weshalb sie „Rotkragen“ genannt werden. Ihre Wagen dürfen allerdings eine Nummer noch nicht führen. Wohl aber wird ihnen im Jahre 1847 erlaubt, ihre Wagen ebenso wie die Fiaker an den Bahnhöfen aufzustellen. Dagegen erlangen sie erst nach längeren Bemühungen die Berechtigung, außer vor dem Peterstor auch auf der Dresdner Straße am Friedhof und auf dem Fleischerplatz Stand zu halten. Die Aufstellung einer Taxe auch für ihre Wagen erreichen sie aber trotz aller Bemühungen erst im Jahre 1855. Da beschließt nämlich der Rat der Stadt, die Droschken des Lohnkutschervereins, die sogenannten Rotkragen oder Wilden, sollten innerhalb der Stadt und des Fiakerrayons nach der Fiakertaxe fahren, während es darüber hinaus bei dem alten System der freien Vereinbarung des Fahrpreises zu bleiben habe. Dabei sind im Anfang ihre Wagen zum Unterschied von den numerierten der Fiaker mit Buchstaben bezeichnet, jedoch erhalten sie schon im folgenden Jahre ebenfalls Nummern. Die Berechtigung zum Auffahren auf die ihnen zuerteilten Stationsplätze wird von einer Genehmigung des Rates abhängig gemacht. Auch behält dieser sich eine Schließung der Zahl der „Rotkragen“ vor. Dies auf die andauernden Klagen der Lohnkutscher hin, daß es noch immer in Leipzig jedem Bürger erlaubt sei, Lohnfuhren zu tun; während in vielen anderen Städten Deutsch-

lands, z. B. auch in Dresden, die Lohnkutscher innungsmäßige Verbände bildeten, werde in Leipzig das Gewerbe der Lohnkutscher als ein freies im freiesten Sinne des Wortes betrachtet. Sie bitten den Rat, bei der vorgesetzten Behörde zu befürworten, daß die Lohnkutscher Leipzigs einen innungsgemäßen, zwar nicht der Zahl nach, wohl aber sonst durch bestimmte Satzungen, die Einrichtung eines Eintrittsgeldes, die Bildung einer besonderen Vereinskasse, die Wahl der Vorstände und andere noch festzustellende statutarischen Bestimmungen nach außen abgeschlossenen mit Korporationsrechten versehenen Verband (Innung) bilden dürften. Später beantragen sie daneben noch die Bildung eines zweiten, dem bestehenden gleichen Fiakervereins und die allmähliche Verschmelzung beider. Zu dieser Verschmelzung, zur Beseitigung der privilegierten Stellung des Fiakervereins, welche übrigens von der Kreisdirektion schon 1854 für wünschenswert erklärt wurde, sollte es jedoch erst im Jahre 1868 kommen.

Bis dahin werden nach und nach noch mancherlei Verbesserungen eingeführt.

Schon im Jahre 1845 wird den Kutschern des Fiakervereins bei Geld- resp. Gefängnisstrafe zur Pflicht gemacht, durch Aufstellen kleiner Fähnchen dem Publikum zu erkennen zu geben, wann ihr Wagen frei ist, damit sie nicht ihnen unangenehme Fuhren ablehnen können mit der beliebten Ausrede, schon bestellt zu sein.

Im Jahre 1848 wird auch eine Taxe für Passagiergepäck aufgestellt. Danach muß der Fahrgast eines Fiakers für jedes Kollo oder Koffer außer dem Fahrpreise für seine Person 2 Groschen bezahlen.

Nach einem neuen Reglement für die Fiaker der Stadt Leipzig vom Jahre 1849 wird der Fahrbezirk der Fiaker erweitert und als Taxe für die Fahrt bis zu 20 Minuten statt bisher 25 nunmehr 30 Pf. festgesetzt; für Zweispänner ist im gleichen Falle die Taxe 40 Pf., und auf diesen Betrag wird bereits im folgenden Jahre auch die Taxe für Einspänner erhöht. Damit der Kutscher eventuell nachträglich ausfindig zu machen ist, muß er bei Vermeidung von Strafe dem Fahrgaste eine mit der Nummer des betreffenden Wagens versehene Marke einhändigen. Eine schärfere Kontrolle sucht man im Jahre 1856 durch Einführung einer von einem einheimischen Eisenbahnbilleteur erdachten Kontrolleinrichtung herbeizuführen. Doch läßt man wegen zu großer Kompliziertheit des Verfahrens davon wieder ab.

Ebensowenig erweist sich die Einrichtung einer Fiaker-Bestellanstalt in einem Gasthaus auf der Hainstraße im Jahre 1857 als praktisch; sie muß noch im selben Jahre wegen zu geringer Benutzung

wieder aufgegeben werden. In ihrer Wohnung entgegengenommene Bestellungen sind die Fiakerbesitzer nach wie vor auszuführen verpflichtet. Für Nachtfuhren, die besonders zu bestellen sind, gibt es eine erhöhte Taxe.

Im Jahre 1860 wird vom Rate der Stadt angeordnet, daß die Kutscher des Fiakervereins zur Unterscheidung von anderen einen grünen Rock mit gelbem Kragen, eine grüne Mütze mit gelbem Rand oder einen Hut und einen Mantel mit gelbem Kragen zu tragen hätten.

Da die Droschken von morgens früh $^1/_2$6 resp. $^1/_2$7 bis abends 10 Uhr auf ihren Stationsplätzen zu halten haben, so ist es natürlich, daß sich die Pferde besonders in den späteren Tagesstunden oft müde und abgetrieben zeigen. Deshalb wird bestimmt, für jede einspännige Droschke seien zwei Pferde zu halten, von denen eines am Vormittag, das andere am Nachmittag Dienst haben soll. Außerdem muß für je drei Wagen ein Reservepferd bereitstehen. Umgespannt wird mittags, und zwar darf das infolge freiwilliger Übereinkunft der Fiaker anfänglich nicht vor 1 Uhr mittags geschehen. Damit aber nicht alle Wagen zu diesem Zwecke gleichzeitig abwesend seien, wird im Jahre 1852 angeordnet, daß beim Umspannen nie über die Hälfte der Fiaker auf einmal vom Platze abfahren und die anderen so lange warten sollen, bis jene zurückgekehrt sind.

Auf den Bahnhöfen haben sich die Fiaker bei Ankunft der Züge in einer vom Rate festzusetzenden Mindestzahl einzufinden, und seitdem im Jahre 1852 der erste Nachtzug auf dem Magdeburger Bahnhof morgens $^1/_2$4 Uhr ankommt, haben zu dieser Zeit dort jedesmal drei der Reihe nach bestimmte Fiaker zur Aufnahme der Reisenden zu halten[1]).

Für Fahrten nach 9 Uhr abends außerhalb des Stadtbezirkes wird die doppelte Fahrtaxe erhoben, und es wird dies den Fiakern sogar zur Pflicht gemacht, um unbillige Konkurrenz hintanzuhalten.

Auf Innehaltung aller dieser Vorschriften haben die beiden, späterhin um einen vermehrten, Inspektoren des Droschkenvereins zu sehen. Im übrigen sorgt auch der Verein selbst für Ordnung unter seinen Mitgliedern, und zwar in erster Linie durch seine Vorsteher, die jedesmal für ein Jahr von der Generalversammlung gewählt und vom Rate der Stadt öffentlich bekannt gemacht werden, sodann durch die Generalversammlung seiner Mitglieder bei wichtigen Angelegen-

1) Daß diese geringe Zahl von Droschken für ausreichend erklärt wird, ist bezeichnend dafür, daß zu jener Zeit das Publikum von der Gelegenheit, Nachts zu reisen, noch wenig Gebrauch machte.

heiten. Schon § 3 der Vereinsstatuten vom Jahre 1844 bestimmt, daß jede Fiakernummer, die sich erledigt, dem Verein anheimfallen und dem Rate der Stadt eine Verfügung darüber lediglich anzuzeigen sein soll. Auch ist nach § 26 in Verbindung mit § 30 der Fiakerverein zur Ausschließung von Mitgliedern selbständig berechtigt. Jetzt behält sich, im Jahre 1854, der Rat der Stadt über jede vom Verein beschlossene Ausschließung eines Mitgliedes wenigstens Kognition vor. Unter diesen Umständen konnte es nicht ausbleiben, daß die Fiakernummern nach wie vor förmlich Verkaufswert wie andere übertragbare gewerbliche Berechtigungen hatten und von den Vereinsmitgliedern bei Vakanzen in der Tat zu hohen Preisen verkauft wurden.

Kapitel II.

Weitere Entwickelung bis zum Aufkommen der Taxameter.

Ein frischerer Zug kam in das Droschkenwesen, als die Aufsicht darüber am 1. August 1863 vom Rate der Stadt an das Polizeiamt überging, wobei sich der Rat allerdings vorläufig noch die Entschließung über die Zahl der Wagen, die Taxe, sowie die Stationsplätze, beziehentlich auch auf Antrag des Polizeiamtes über Erteilung und Entziehung der Konzession vorbehielt.

Den konzessionierten Einspännern wird nun im Jahre 1865 das Befahren der Bahnhöfe in gleicher Weise wie den Fiakern gestattet. Und durch das Droschkenregulativ vom 27. Dezember 1867, welches am 5. April 1868 in Kraft tritt, wird der Unterschied zwischen den Droschken des Fiakervereins und den Fuhrwerken der Lohnkutscher endlich vollständig beseitigt. Fortan wird die Berechtigung zum Standhalten mit Droschken auf öffentlichen Plätzen und Straßen der Stadt, sowie auf den Bahnhöfen durch Konzession, die auf die Person lautet, erworben. Darüber, wie auch über die Zahl der Konzessionen hat das Polizeiamt nach den Verkehrsbedürfnissen zu entscheiden. Die bisherigen Mitglieder des Fiakervereins und die Besitzer konzessionierter Droschkennummern erhalten die Konzession gebührenfrei. Die Berechtigung zum Gewerbebetrieb beginnt mit der Einhändigung des Konzessionsscheines, in welchem die Zahl der zum Betriebe zugelassenen Droschken und die ihnen zugeteilten Nummern angegeben sind. Es sollen nur solche Wagen öffentlich auffahren dürfen, deren Inhaber die Konzession und deren Führer die vom Polizeiamt vorgeschriebene Dienstkleidung haben, welche vom Konzessionar anzuschaffen und stets

in gutem Zustande zu erhalten ist. Zu Droschkenkutschern dürfen nur mindestens 18 Jahre alte, gesunde, kräftige, zuverlässige, nüchterne, reinliche, des Orts und Fahrens kundige Personen gewählt werden. Jedenfalls kann das Polizeiamt, wenn diesen Bedingungen nicht entsprochen wird, die sofortige Entlassung des Droschkenkutschers anordnen. Die Aufsicht übt unter Fortfall der Inspektoren des Droschkenvereins nunmehr das Polizeiamt durch fünf besonders angestellte und mit besonderen Instruktionen versehene Aufseher aus. Deren Besoldung und Dienstkleidung haben die Droschkenbesitzer nach Verhältnis der Zahl ihrer Droschken zu bestreiten, insofern die Bahnhofsmarken nicht einen dafür ausreichenden Betrag ergeben. Nach dem neuen Regulativ haben nämlich die Droschkenaufseher an den Bahnhöfen Marken an das Publikum abzugeben, die mit den Nummern der dort aufgefahrenen Droschken versehen sind. Es wird dadurch die Verteilung der Passagiere auf die Droschken geregelt. Dafür hat in jedem Falle der Droschkenführer 10 Pf. im voraus zu zahlen, die nachher dem Fahrgast in Anrechnung gebracht werden. Diese Beträge fließen so reichlich, daß es niemals nötig wird, von den Droschkenbesitzern einen Beitrag zur Bestreitung des Aufwandes für die Aufseher zu erheben, daß vielmehr aus den „Bahnhofsgroschen“ in einer besonderen Droschkenkasse Kapital angesammelt werden kann [1]). — Das Fahrgeld wird nach dem neuen Regulativ entweder nach der während der Fahrt verflossenen Zeit — Zeitfahrt — oder nach der zurückgelegten Entfernung — Tourfahrt — berechnet, und zwar gilt mangels einer Vereinbarung eine Fahrt innerhalb des Stadtbezirkes als Zeitfahrt, außerhalb des Stadtbezirkes als Tourfahrt. Eine Fahrt nach den Bahnhöfen ist immer eine Tourfahrt, weil so der Fahrpreis schon vorher berechnet und bezahlt werden kann, was in diesem Falle zwecks schnellerer Abfertigung wünschenswert ist. Demgemäß gibt es für die Droschken drei verschiedene Taxen. Die erste, für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes, ist nach der Zeit berechnet, die zweite für Fuhren nach den Bahnhöfen und die dritte für solche nach auswärts sind nach den Entfernungen aufgestellt.

Die zweispännigen Droschken sind denselben Bestimmungen wie die einspännigen unterworfen, nur haben sie eine in einem besonderen Tarife B angegebene höhere Taxe und außerdem die Befugnis, auch über den Fahrbezirk hinaus zu fahren, während die Einspänner diesen innehalten müssen.

---

1) Vergl. unten S. 35 f.

Nachtfahrten müssen im Hause des Konzessionars bestellt werden und sind innerhalb des Stadtgebietes ohne Rücksicht auf die Zahl der Fahrgäste gegen ein Entgelt von 15 Ngr. auszuführen.

Alle diese Vorschriften werden im Jahre 1868 auf die Schlitten, die zur Winterszeit teilweise an die Stelle der Droschken treten, ausgedehnt. Seit 1869 ist für jede Droschke von einbrechender Dunkelheit an eine brennende Laterne obligatorisch.

Nach Abschaffung der bevorzugten Stellung des Fiakervereins bilden nunmehr die Droschkenkonzessionare — es sind am 3. April 1868 112 mit 269 Wagen — einen neuen Verein und wählen 19 Vorsteher, die von der Polizei vor Erlassung neuer Bestimmungen, namentlich hinsichtlich der Fahrtaxe, sowie bei Erweiterungen des Fahrbezirkes gehört werden sollen.

Der Fahrbezirk der Droschken wurde allmählich immer weiter ausgedehnt, so im Jahre 1868 auf die Ortschaften Raschwitz, Oetzsch, Mockau, Windorf, Lauer, Groß- und Kleinwiederitzsch, Knaut-Kleeberg, Knauthain, Barneck und Böhlitz-Ehrenberg. Und zwar hatte, wer dahin fahren, die Droschke aber nicht zur Rückfahrt in die Stadt benützen wollte, auch für die Zeit, welche die Rückfahrt in Anspruch nahm, das Fahrgeld für mindestens eine Person zu entrichten.

Viel Schwierigkeiten machte in der Folge die Regelung des Frühauffahrens auf die Stationsplätze. Da nämlich in den frühen Vormittagsstunden nur wenig Verkehr war, also auch wenig Verdienst in Aussicht stand, fehlte es um diese Zeit nicht selten an Droschken. Doch war es auch nicht notwendig, daß dann bereits, wie bisher Vorschrift war, alle Droschken auf den Standplätzen hielten. Deshalb wurde im Jahre 1870 angeordnet, daß jeder Konzessionar mit mindestens der Hälfte seiner Droschken, und wenn er nur eine hatte, mit dieser auf dem seiner Wohnung am nächsten gelegenen Stationsplatze aufzufahren habe, und zwar im Sommer um $^1/_2$6, im Winter um $^1/_2$7 Uhr. Schon im nächsten Jahre aber wurde diese Bestimmung dahin abgeändert, daß sämtliche Droschken, welche gerade Nummern führten, früh $^1/_2$6 resp. $^1/_2$7 Uhr, die mit ungeraden Nummern spätestens 8 resp. 9 Uhr aufzufahren hätten. Doch stellte sich auch das als unpraktisch heraus. Zeitweilig wurde nun das Frühauffahren durch „Vereinskommandierlisten“ geregelt, nach denen das pünktliche Früheinspannen jeden Droschkenführer am dritten Tage traf, wobei er sich jedoch im Behinderungsfalle vertreten lassen konnte. Schließlich erwies sich die noch heute geltende Vorschrift als am besten den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, nach welcher die Droschken mit geraden Nummern an den Tagen mit

gerader, die Droschken mit ungeraden Nummern an den Tagen mit ungerader Datumszahl spätestens um 7, in den Monaten November bis Februar 8 Uhr früh auffahren müssen[1]).

Die Kontrolle über das Frühauffahren wurde zunächst vom Vorstande des Droschkenvereins ausgeführt, der dafür aus der Droschkenkasse eine Geldentschädigung erhielt, ging aber im Jahre 1884 auf die Polizei über.

Nicht lange nach der Abschaffung des Privilegiums der Fiaker machte sich, wie in ganz Deutschland, so auch in Leipzig der wirtschaftliche Aufschwung zu Anfang der 70er Jahre bemerkbar. Mit ihm hängen die Differenzen zusammen, welche zwischen Polizeiamt und Droschkenbesitzern um diese Zeit entstehen, weil es den Droschkenbesitzern zwecks Erleichterung der polizeilichen Kontrolle nicht gestattet sein soll, Wohnung und Stallung außerhalb der Stadt zu haben. Gegen diese Anordnung wenden die Droschenbesitzer ein, bei der Konzentrierung des Geschäftsverkehrs in der inneren Stadt würden dort Stallungen immer seltener, weil nach und nach aller verfügbare Raum von den Geschäften in Anspruch genommen würde. Außerdem nähmen ihnen die immer mehr aufkommenden Luxusequipagen manche Stallung fort. Es sei daher für Lohnkutscher immer schwieriger, Stallungen und Remisen in der inneren Stadt zu bekommen, zumal es für sie doch dringend wünschenswert sei, in demselben Hausgrundstück Wohnung und Stallung zu haben. Überhaupt erhöhe das Wohnen in der Stadt die Gewerbsunkosten für die Konzessionare in ganz erheblicher Weise. Unter diesen Umständen sei für die weit über 100 Droschkenkutscher, welche außerhalb Leipzigs wohnten, das Verbot, dort zu wohnen, gleichbedeutend mit dem Verbote, ihr Gewerbe auszuüben. Schon jetzt hätten viele von ihnen unter großen Kosten zwei Wohnungen mieten müssen, nämlich, wie sie sich drastisch ausdrückten, „eine in der Stadt für die Polizei, und eine auf dem Lande für uns und unsere Pferde“. Der Schaden, der durch die Aufrechterhaltung dieses Verbotes ihnen und auch mittelbar dem Publikum erwüchse, stände in gar keinem Verhältnis zu dem Vorteil, den eine bequemere Kontrolle für die Polizei mit sich brächte. Dagegen machte die Polizei geltend: „Gehört zur Erlangung der Konzession der hiesige Wohnsitz, so bleibt er auch Erfordernis zum Rechte der Fortführung derselben.“ Und sie ließ nächtlicherweise revidieren, ob die

1) Vergl. § 32 der Droschkenordnung f. d. Stadt Leipzig vom 24. Jan. 1903.

Konzessionare auch in der von ihnen angegebenen, in der Stadt gelegenen Wohnung und Stallung schliefen, bezw. ihre Pferde stehen hätten. Darauf wurde den Konzessionaren bei Strafe der Konzessionsentziehung eine Präklusivfrist gesetzt, innerhalb deren sie der polizeilichen Anordnung nachzukommen hätten.

Jedoch auch hier zeigten die wirtschaftlichen Verhältnisse sich stärker als der Wille der Polizei. Sie entzog zwar einigen Leuten die Konzession wegen Nichtbeachtung ihres Gebotes, sah sich aber bald gezwungen, sie ihnen wieder zu erteilen. Um aber doch einen Druck in der gewünschten Richtung auszuüben, wurde schließlich in dem neuen Regulativ vom Jahre 1874 bestimmt, daß jeder außerhalb Leipzigs wohnende Droschkeninhaber für jede ihm konzessionierte Droschke monatlich ein Standgeld von 3 M. an die Stadtkasse zu entrichten habe. Dieses Standgeld wurde übrigens später, einem Antrage der Stadtverordneten gemäß, auf monatlich 1 M. 50 Pf. herabgesetzt.

Bewirkte der wirtschaftliche Aufschwung zu Anfang der 70er Jahre eine Zunahme des Verkehrs in Leipzig, so kam diese doch nicht den Droschken, sondern der Pferdebahn zu statten, welche im Jahre 1872 hier ihren Betrieb eröffnete. Diese nahm vielmehr den Droschken so viel von ihrem Verdienst fort, daß das Polizeiamt beschloß, die Zahl der nach dem Regulativ von 1874 zu konzessionierenden Droschken von 485 auf 300 herabzusetzen.

Ganz konnte die an ihre Gleise gebundene, nur an bestimmten Haltestellen Passagiere aufnehmende und absetzende, dazu den Omnibuscharakter tragende Pferdebahn die Droschken natürlich nicht verdrängen. Denn einmal waren noch immer Fuhren nötig nach Orten, die von der Pferdebahn nicht berührt wurden; bei schlechtem Wetter wie in Krankheitsfällen war es immerhin wünschenswert, sich von dem Fuhrwerk bis vor die Haustür bringen zu lassen. Andererseits gab es stets Leute, die es ihrer Stellung, sowie ihren Vermögensverhältnissen schuldig zu sein vermeinten, auch nicht in der Pferdebahn mit dem niederen Volke zusammenzusitzen. Sodann wurden die Droschken nach wie vor zu Vergnügungsfahrten verwandt, wo es auf Geld nicht so genau ankam. Auch befähigte ihre Ortskenntnis die Droschkenkutscher dazu, nebenbei als Fremdenführer zu dienen, weshalb Fremde nach wie vor die Droschken bevorzugten. Unentbehrlich sind die Droschken, wenn es gilt, mehrere Häuser der Reihe nach aufzusuchen, wie es bei Besuchsfahrten, z. B. im Beruf des Arztes täglich, vorkommt. Ferner

ist es ein Vorzug der Droschken, daß man in ihnen Gepäck mit sich führen kann, für welches in den Straßenbahnwagen nur ganz beschränkter Raum zur Verfügung steht. Deshalb kommen auch bei Umzügen von unverheirateten Leuten, wie von Studenten, die schließlich doch meistens über mehr Mobiliar als den historischen zweiten Kragen und eine Tabakspfeife verfügen, die Droschken nach wie vor als Transportmittel in Frage. Zur Nachtzeit endlich, wann die Straßenbahnen nicht mehr fahren, bleiben die Droschken die einzigen erreichbaren Vehikel.

Das Bedürfnis nach Droschken, die zur Nachtzeit bereitstehen, machte sich mit der Zunahme des Verkehrs immer stärker geltend, darum wurde im Oktober des Jahres 1874 als Station für Nachtdroschken der Naschmarkt bestimmt, und um Nachtdroschken zu gewinnen, folgende Anordnung getroffen: „Die Führer der zwei Droschken, welche daselbst von nachts 12 Uhr an am längsten, mindestens eine Stunde, ohne Fahrdienst gehalten haben, bekommen je 10 Ngr. durch den Wachtmeister[1]) ausgezahlt. Dasselbe wiederholt sich nach jeder Stunde bis 6 Uhr früh, so daß der Führer einer sieben Stunden lang unbenutzt gebliebenen Droschke 2 Taler 10 Ngr. empfängt.“ Diese Maßregel konnte man jedoch bereits nach drei Monaten fallen lassen, denn bis dahin hatte sich schon ein freiwilliger Nachtdroschkendienst herausgebildet, weil die betr. Konzessionare dabei ihren Vorteil fanden. Jedoch mußte späterhin, im Jahre 1891, angeordnet werden, daß die Droschken, welche ausschließlich zum Nachtdienst verwendet würden, vom Frühanfahren nur dann frei sein sollten, wenn sie bis vormittags 10 Uhr im Dienste verblieben.

Überhaupt suchte man das Droschkenwesen mit der modernen Verkehrsentwicklung in Einklang zu bringen. Als aber zu dem Zwecke das Regulativ vom Jahre 1874 zwar eine Erhöhung der Fahrtaxe — der Einheitssatz stieg von 40 auf 50 Pf. — aber auch verschärfte Strafbestimmungen einführte, verweigerten die Droschkeninhaber anfangs die Annahme des Regulativs, und es drohte ein Streik auszubrechen. Schließlich unterwarfen sich aber die Beteiligten, und es konnten am 1. November 1874 485 Droschken konzessioniert werden. Diese Zahl ging zwar infolge der Konkurrenz der Pferdebahn zeitweilig unter 300 herab, stieg dann aber allmählich wieder bis zu der früheren Höhe. Um jedoch übermäßigen Andrang zum Droschkengewerbe zu verhindern, wurde durch Bekanntmachung von 3. Mai 1877 bis auf weiteres die Maximalzahl der Droschken auf 500 fest-

1) Von der dicht dabei befindlichen Ratswache.

gestellt, und dabei blieb es alle die Jahre bis zur Gegenwart, nur daß bei Einführung der Taxameter noch 22 Nummern dazukamen. Zum Droschkenrayon gehörten in dieser Zeit außer den nächsten Ortschaften auch noch Abtnaundorf, Möckern, Leutzsch, Schleußig.

Seit dem Jahre 1880 müssen die neu eingestellten Droschkenpferde zur Untersuchung auf ihre Tauglichkeit dem Amtstierarzt vorgeführt werden, der auch eine Untersuchung sämtlicher Droschkenpferde jährlich einmal bei den Generalrevisionen vornimmt. Um das Tränken der Tiere zu erleichtern, werden auf den Stationsplätzen Wasserständer aufgestellt, zu denen die Droschkenbesitzer Schlüssel von der Stadt erhalten.

Über die Droschkenführer hatten die Inhaber der Droschken schon nach dem Regulativ von dem Jahre 1867 ein Register zu führen, welches genaue Angaben über deren Persönlichkeit enthalten mußte, auch hatten sie jede Annahme oder Entlassung eines Droschkenkutschers binnen 24 Stunden dem Polizeiamt anzuzeigen. Da aber diesen Vorschriften nur sehr wenig entsprochen wurde, so erhielten im Jahre 1881 die Droschkenkonzessionare außerdem Anweisung, die Personalien jedes angenommenen Kutschers in der vorgeschriebenen Zeit bei Vermeidung der im Regulativ vorgesehenen Strafen dem Polizeiamte anzugeben, wozu Formulare auf dem Polizeiamte unentgeltlich zu haben waren. Nachdem durch Ortsstatut von der Befugnis der §§ 2 u. 3 des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1883 Gebrauch gemacht, und hierdurch der Versicherungszwang auf alle Transportgewerbe erstreckt war, wurde die Kontrolle über die Droschkenkutscher noch strenger.

Sämtliche als Droschken dienende Wagen müssen zwecks Durchführung einer besseren Beaufsichtigung seit dem Jahre 1885 mit einem vom Polizeiamte zu erteilenden Prüfungsstempel versehen sein. Dieser Stempel wird bei den zuerst einmal im Jahre, vom Jahre 1888 ab im Frühjahr für die geraden und im Herbst für die ungeraden Droschkennummern stattfindenden Generalrevisionen jedesmal erneuert. Bei diesen Gelegenheiten wird auch eine Anzahl der im besten Zustande befindlichen Droschken mit Prämien bedacht und damit auf eine immer bessere Ausrüstung der Gespanne hingewirkt.

Durch ein neues Droschkenregulativ vom 5. Oktober 1883 wurden die im Jahre 1874 eingeführten, in den Droschken angebrachten Beschwerdezettel als unpraktisch wieder abgeschafft; zugleich wurde bestimmt, daß zur Nachtzeit eine Droschke auf anderen Halteplätzen als den besonders angewiesenen Nachtstationen nur dann auffahren dürfe, wenn letztere ausreichend besetzt wären. Daß während der Tages-

zeit keine unbesetzte Droschke bei einem Stationsplatze, auf welchem nicht mindestens zwei Droschken bereits halten, vorüberfahren dürfe, vielmehr sich dort aufzustellen habe, war schon im Jahre 1867 angeordnet worden.

Die weitere Bestimmung des neuen Regulativs, daß vom 1. Januar 1884 ab sämtliche Droschkenkutscher einen Erlaubnisschein zum Droschkenfahren im Dienste bei sich führen müßten, wurde auf Gesuch des Droschkenvereins später so gefaßt, daß vom 8.bezw. 9. Juni 1886 an die Droschkenführer Fahrscheine, welche auf die Person lauten, zu führen hätten.

Der bisher geltende Tarif beruhte, abgesehen von den Fahrten nach den Bahnhöfen und den über den Stadtbezirk hinausliegenden Vororten lediglich auf dem Prinzip der Zeittaxe. Dieses Prinzip noch ferner beizubehalten, war aber nicht mehr möglich, als der Stadtbezirk durch die Einverleibung von Vororten beträchtlich erweitert und die Verhältnisse dadurch vollständig andere wurden. Denn die Vororte lagen zum Teil weit entfernt und waren vielfach durch weite unbebaute Strecken von der ehemaligen Stadtgrenze geschieden, so daß es vorläufig nicht wohl angängig war, sie betreffs des Droschkentarifs wie die Altstadt zu behandeln, zumal es bei dem bestehenden Tarif schon oft zu Differenzen zwischen Kutscher und Fahrgästen wegen zu langsamen Fahrens und wegen der Dauer der Fahrt gekommen war.

Daher wurde nach langen, eingehenden Beratungen mit dem Regulativ vom 22. November 1890, das am 1. Januar 1891 in Kraft trat, der Zonentarif eingeführt, d. h. ein Tarif, der die Stadt in einen inneren und äußeren Droschkenbezirk und eine über diesen noch hinausliegende Außenzone, welche verschiedene nicht mit zur Stadt gehörige Vororte umfaßt, einteilte und hiernach die Fahrpreise abstufte. Danach war die Fahrt im Zweifel eine Tourfahrt. Allerdings konnte der Fahrgast noch immer verlangen, daß nach Zeit gefahren werde. Für diesen Fall war noch eine dritte Fahrtaxe aufgestellt.

Die Konzessionare sind nach dem neuen Regulativ verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß auf den Haltestellen sowohl als auf den Bahnhöfen die den jeweiligen Bedürfnissen entsprechende Anzahl von Droschken anfahre. Außerdem haben sie dafür zu stehen, daß ihre Kutscher die neu vorgeschriebene Dienstkleidung, und zwar genau nach dem beim Polizeiamte vorliegenden Probeanzug tragen und stets in gutem Zustande erhalten.

Jeder Droschkenkutscher hat sich vor seiner Anstellung einer von einem Polizeibeamten zu beaufsichtigenden Probefahrt zu unterziehen. Im Dienste darf er nicht mehr als fünf erwachsene Personen

auf einmal fahren. Vorausbestellungen braucht ein Konzessionar nicht anzunehmen, es sei denn, daß er mehrere Droschken in Betrieb hat. Eine Nachtfahrt kann nur im Laufe des Tages bei ihm bestellt werden. Hat er eine Vorausbestellung angenommen, so muß er jedenfalls die Zeit genau innehalten. Übrigens beginnt der Tagesdienst mit dem Anfahren auf den Halteplätzen des Morgens 7 Uhr das ganze Jahr hindurch und endigt abends um $^1/_2$11 Uhr. Nach dieser Zeit beginnen die Nachtfahrten. Bei allen Fahrten kostet Gepäck bis zu 10 kg nichts, von 10—25 kg 0,25 M., jede weiteren angefangenen 25 kg 0,25 M.

Die Grenzen des inneren und äußeren Droschkenbezirks, innerhalb welcher die Fahrtaxe I Geltung hat, sind auf einer Übersichtskarte, welche in den Droschken aufzuhängen oder doch vom Droschkenkutscher während des Dienstes mitzuführen ist, eingezeichnet, außerdem aber an Ort und Stelle durch Tafeln mit entsprechender Aufschrift deutlich gekennzeichnet.

Zu Fahrten nach Ortschaften, die in der Fahrtaxe II nicht mit angeführt sind, also über die Außenorte noch hinausliegen, ist der Droschkenkutscher nicht verpflichtet, eventuell hat sich der Fahrgast mit ihm wegen des Fahrpreises besonders zu verständigen. Zeitfahrten über die Grenze des äußeren Droschkenbezirkes hinaus oder nach den in der Fahrtaxe II angeführten Stadtteilen oder Orten sind nur dann zulässig, wenn die Droschke auch alsbald zur Rückfahrt angenommen wird.

Für Nachtfahrten, d. h. Fahrten zwischen $^1/_2$11 Uhr abends und 7 Uhr morgens, hat der Kutscher die doppelte Taxe zu beanspruchen, zudem, wenn die Nachtfahrt während des Tagesdienstes bei ihm vorausbestellt ist, einen Zuschlag von 50 Pf.

Bei der Benutzung von zweispännigen Droschken tritt für jeden Tarifsatz eine Erhöhung von 0,25 M. ein.

Aufenthalt wird bei Zeitfahrten in die Zeitdauer der Fahrt eingerechnet, bei Tourfahrten ist für jeden Aufenthalt unterwegs eine Entschädigung von 10 Pf., und wenn er länger als 5 Minuten dauert, für jede weiteren 5 Minuten ebenfalls 10 Pf. zu gewähren.

Kapitel III.

Das Aufkommen der Taxameter und ihre allgemeine Einführung.

Der neue Zonentarif sollte jedoch nicht lange allgemeine Gültigkeit behalten, zumal man auch an ihm bald allerlei auszusetzen fand. Es war eben die Zeit der Taxameter gekommen. Schon im Jahre 1886

hatte ein Unternehmer aus Hamburg, der dort schon seit zwei Jahren 40 Taxameter angeblich mit gutem Erfolge in Betrieb hatte, sich an das Polizeiamt zu Leipzig mit dem Gesuch gewendet, ihm die Einführung einer angemessenen Anzahl von „Taxametern" in Leipzig zu gestatten. Man lehnte aber damals ab, weil der Tarif erst vor kurzem wieder revidiert worden wäre und überdies die Einführung der Taxameter durch einen Auswärtigen eine erhebliche Schädigung für die einheimischen Droschkenkonzessionare im Gefolge haben werde. Darum wollte das Polizeiamt lieber einen Antrag der einheimischen Droschkenkonzessionare auf probeweise Einführung der Taxameter abwarten. Eine Wiederholung seines Gesuches im folgenden Jahre hatte für den Unternehmer nicht mehr Erfolg. Ebensowenig wurde auf eine derartige Bewerbung anderer Unternehmer aus Hamburg, im Jahre 1891, eingegangen.

Auch mit einem eigenartigen Droschkenzählapparat „Columbus", den ein Zivilingenieur aus Halle 1892 hier einführen wollte, vermochte sich kein Droschkenkutscher zu befreunden.

Als aber vom 1. April 1894 ab in Dresden Taxameter fuhren, konnte Leipzig nicht mehr lange zurückbleiben, zumal auch die in Hamburg und Berlin eingeholten Erkundigungen günstig lauteten. Das Gesuch eines hier wohnenden Unternehmers, im Mai 1894, ihm die Einführung von Taxametern zu gestatten, kam dem Bestreben des Polizeiamts und der Deputation für das öffentliche Fuhrwesen, dieser großstädtischen Neuerung im hiesigen Droschkenwesen Eingang zu verschaffen, welche in anderen großen Städten seit längerer oder kürzerer Zeit bestand und dort überall den ungeteilten Beifall des Publikums gefunden hatte, nur entgegen, zumal man mit den Taxametern eine Anzahl leichterer, eleganterer, und vor allem schneller fahrender Droschken, Droschken I. Klasse, einzuführen gedachte.

Es fanden nun von seiten der genannten Behörden eingehende Verhandlungen mit hier ansässigen Droschkenkonzessionaren statt, die sich prinzipiell nicht gegen Taxameter aussprachen, jedoch die hohe Leihgebühr von täglich 0,60 M. für den Zählapparat[1]) bemängelten. Entschiedener machte der Droschkenverein gegen die geplante Einführung von Taxametern Front. Sie wären mit dem bis dahin geltenden Tarif, in den sie sich kaum eingelebt hätten, vollständig zufrieden, auch vereinbare man in Leipzig den Fahrpreis gern, besonders

1) Dieser wird nämlich von der Firma, welche sich den Taxameterapparat hat patentieren lassen, leihweise zur Verfügung gestellt. Doch hat sich neuerdings unter den Droschkenkonzessionaren eine Genossenschaft gebildet zu dem Zwecke, ihren Mitgliedern zur käuflichen Erwerbung des Taxameterapparates zu verhelfen.

zu Fahrten nach auswärts. Schließlich sei angesichts der bevorstehenden Vermehrung der Personentransportmittel durch die elektrischen Straßenbahnen eine Verminderung der Droschkenbenutzung sicher zu erwarten und mithin die Ausgabe für Einrichtung dieses mechanischen Preisbemessungsapparates mindestens für die nächste Zeit sehr gewagt. Aus diesen Gründen richtete im folgenden Jahre noch, 1895, der Droschkenverein an den Rat der Stadt die Bitte, er wolle die Genehmigung zur Einführung von Taxametern in Leipzig versagen. Nachdem jedoch ein bis dahin noch nicht konzessionierter hier wohnender Unternehmer im selben Jahre darum eingekommen war, derartige Droschken mit Taxametereinrichtung, mit guten Pferden und 35 Kutschern in Livree stellen zu dürfen, entschlossen sich auch mehrere einheimische Droschkenkonzessionare, dasselbe zu tun, und es bildete sich ein Konsortium zur Einführung von Droschen I. Klasse. Dieses erhielt nach Schlichtung mannigfacher Differenzen schließlich die behördliche Konzession. Und so konnten am 1. April 1896 Droschken I. Klasse dem Publikum auf besonders bestimmten Halteplätzen sich zur Verfügung stellen[1]).

Das neue Verkehrsmittel, das neben den beinahe gleichzeitig eröffneten elektrischen Straßenbahnen sich wohl sehen lassen konnte, bestand aus leichten, eleganten, zweisitzigen Droschken mit Taxametereinrichtung und fand wegen seines gefälligen Aussehens und seiner praktischen Einrichtung allseitigen Beifall. Infolgedessen stieg die Zahl dieser Droschken I. Klasse in kürzester Zeit auf 100, während die der Droschken II. Klasse auf 422 herabsank.

Ein Versuch der Droschken II. Klasse, den Wettbewerb der neuen Taxameterdroschken durch Modernisierung ihrer Betriebsmittel zu überwinden, mißlang. Schon vor Einführung der Taxameter war es den Droschkenkonzessionaren erlaubt worden, im Sommer an Stelle der schweren Landauer leichte Halbchaisen einzustellen; als aber jetzt für die zweite Droschkenklasse weitere Halbchaisen eingeführt werden sollten, drohten die Konzessionare der Taxameterdroschken ihren Betrieb einzustellen. Denn dagegen könnten sie nicht konkurrenzfähig bleiben, nachdem sie ein für ihre Verhältnisse bedeutendes Kapital in ihren Betrieb hätten stecken müssen, um den Anforderungen, die an eine Droschke I. Klasse gestellt würden, zu genügen. Wenn jetzt die Droschken II. Klasse für einen billigeren Preis dasselbe böten wie sie, könnten sie nicht bestehen. Diesen Gründen mochte die Stadtvertretung ihre Zustimmung nicht versagen, und so blieb es für die

1) Vergl. Protok. d. St. V., Jahrg. 1896, S. 61 ff.

zweite Droschkenklasse bei den Landauern[1]). Daß diese in der alten Form beibehalten wurden, lag auch im Interesse des Publikums, denn so sind sie besonders geeignet, als Gepäcksdroschken zu dienen, wie sie bei schlechtem Wetter überhaupt den Halbchaisen vorzuziehen sind. Gleichwohl nimmt ihre Zahl andauernd ab, in den Jahren 1897 bis 1902 von 422 auf 340, während im gleichen Zeitraum die Droschken I. Klasse sich von 100 auf 182 vermehrt haben.

Die Konstruktion der Taxameter ist die der Wegemesser, d. h. es wird das Fahrgeld nach der Zahl der zurückgelegten Kilometer vom Apparat selbsttätig angezeigt. Außerdem ist dieser so eingerichtet, daß er eine nicht dem Kutscher, sondern nur dem Besitzer der Droschken zugängige Vorrichtung besitzt, aus welcher der Tagesverdienst je nach den ausgeführten Fahrten ersichtlich ist. Dadurch ermöglicht sich eine genauere Kontrolle der Wagenführer bezüglich ihrer Einnahmen.

Für das Publikum besitzt eine Taxameterdroschke folgende Vorzüge: Ersatz der vielfach komplizierten Droschkentaxen durch einen kurzen bündigen Tarif, automatische Regelung des Fahrpreises unter vernünftiger Ausgleichung von Leistung und Gegenleistung, billige Anfangstaxe und allmähliches Anwachsen um kleine Beträge, Ablesbarkeit in einer Summe mit dem Kutscher, und nicht zuletzt: Ersatz der schweren Wagen durch leichte, mit besserer Bespannung versehene Fahrzeuge.

Das Polizeiamt faßte seine Vorschriften betreffs der neuen Taxameter unter dem 27. Februar 1896 in einen „Nachtrag zum Regulativ und Tarif für das Droschkenwesen der Stadt Leipzig vom 22. November 1890“ zusammen, wodurch letzterer nur insoweit außer Kraft gesetzt wird, als in diesem Nachtrag abweichende Bestimmungen getroffen sind.

Danach ist es den Droschkenbesitzern gestattet, vom 1. April 1896 an Taxameter als Droschken I. Klasse nach vorhergegangener Prüfung durch das Polizeiamt in Betrieb zu stellen, wobei es der Polizei vorbehalten bleibt, nur eine im Verhältnis zu den übrigen beschränkte Anzahl von Droschken I. Klasse zu genehmigen. Jedoch darf ein und dieselbe Droschke nicht bald mit bald ohne Fahrpreisanzeiger gefahren werden.

Als Droschken I. Klasse sollen in der Regel nur leichte, gefällig gebaute Halbchaisen und während der kalten Jahreszeit oder bei ungünstiger Witterung Coupés Verwendung finden. Die bisher gebrauchten Landauer dürfen nur so lange als Taxameter noch gefahren werden, wie ihr Äußeres sich noch dazu eignet. Sonst müssen sich

1) Allerdings durften die bis zum 1. April 1896 bei der II. Kl. in Dienst gestellten leichten Wagen in Gebrauch bleiben.

die Taxameter vor den übrigen Droschken durch das Äußere des Wagens wie des Geschirres vorteilhaft auszeichnen, wie auch die Taxameterkutscher eine besondere, feinere Uniform erhalten.

Für die richtige Tätigkeit des Fahrgeldanzeigers ist der Droschkenbesitzer verantwortlich. Beim Beginn einer Fahrt ist von dem Droschkenführer der Fahrpreisanzeiger mittelst eines daran angebrachten Hebels „in Dienst“ und auf die entsprechende Taxe einzustellen. Und zwar gibt es drei Taxen: Die einfache Taxe I gilt für 1—2 Personen, die am Tage innerhalb des inneren und äußeren Droschkenbezirkes fahren wollen. Die erhöhte Taxe II ist bestimmt für Fahrten von 3—4 Personen am Tage innerhalb derselben Grenzen. Die doppelte Taxe III betrifft alle Fahrten während der Nachtzeit (von $^1/_2$11 Uhr abends bis 7, in den Monaten November bis Februar 8 Uhr morgens) und die Fahrten am Tage, welche über die Grenzen des äußeren Droschkenbezirkes hinausgehen.

Wartezeit, deren Vergütung aber in der vom Fahrpreisanzeiger selbsttätig bewirkten Preisangabe mit inbegriffen ist, ist bei allen drei Taxen nach Minuten zu bezahlen, und zwar für die ersten 8 Minuten 0,70 M., für jede weitere 4 Miuuten 0,10 M.

Ist die Droschke außer Dienst, so wird dies durch eine am Apparat angebrachte Fahne mit der Aufschrift „frei“ angezeigt. Diese wird verdeckt durch ein darüber geschobenes Schild mit der Aufschrift „bestellt“, wenn die Droschke vorausbestellt ist.

Die Gepäcktaxe wird auf einem oberhalb der Fahrpreisscheibe angebrachten halbkreisförmigen Zifferblatt angezeigt, auf welches der Droschkenführer einen besonderen Zeiger einzustellen hat.

Die Vorzüge der Taxametereinrichtung zeigten sich immer deutlicher, deshalb gelangte sie mit dem 1. Januar 1902 auch bei den Droschken II. Klasse allgemein zur Einführung. Die betreffenden Konzessionäre wurden verpflichtet, ihre Wagen spätestens bis zu diesem Zeitpunkt mit entsprechenden Fahrpreisanzeigern zu versehen, so daß damit der Zonentarif gänzlich abgeschafft wurde.

Die eingehenden Vorschriften, welche nach und nach in Regulativen und Tarifen, den Nachträgen dazu und in Bekanntmachungen für das Droschkenwesen ergangen waren, wurden mit einigen Abänderungen in der Droschkenordnung für die Stadt Leipzig vom 24. Januar 1903, die am 1. März 1903 in Kraft getreten ist, zusammengestellt. Daraus sind besonders folgende Bestimmungen hervorzuheben:

Das Droschkengebiet umfaßt das gesamte Weichbild der Stadt Leipzig nebst dem auf Probstheidaer Flur gelegenen Südfriedhof und

die Ortschaften Abtnaundorf, Mockau: südlicher Teil (Neu-Mockau), Schönefeld, Stötteritz, Leutzsch, Barneck und Möckern. Es ist in einen Innen- und in einen Außenbezirk eingeteilt. Der Außenbezirk erstreckt sich über die jenseits bestimmter Grenzen gelegenen äußeren Stadtteile und die obengenannten Ortschaften hinaus.

Innerhalb des Droschkengebiets hat der Droschkenführer im allgemeinen jede verlangte Fahrt auszuführen, zu einer Fahrt darüber hinaus ist er nicht verpflichtet, und die Bezahlung einer solchen unterliegt der freien Vereinbarung zwischen Fahrgast und Droschkenführer.

Die Bezahlung der Droschkenkutscher hat nach Maßgabe besonderer Tarife für die Droschken I. und II. Klasse zu geschehen. Der Tarif für die Droschken I. Klasse hat 3 Taxen: Die erste kommt bei 1—2 Personen und Fahrten bei Tage im Innenbezirk in Betracht, die zweite Taxe, wenn es sich hierbei um 3—4 Personen handelt. Taxe III gilt für 1—4 Personen bei Fahrten am Tage im Außenbezirk, nach und von dem Rennplatze z. Z. der Rennen und Nachts bei allen Fahrten. Bezüglich dieser Fahrten macht der Tarif für die Droschken II. Klasse einen Unterschied, indem er eine Taxe III für 1—2 Personen und eine Taxe IV für 3—4 Personen aufstellt. Im übrigen weichen die Tarife der beiden Droschkenklassen dadurch voneinander ab, daß die Grundtaxe — d. h. der Betrag, der bei der Benutzung einer Droschke in jedem Falle ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Entfernung zu zahlen ist, — bei den Droschken I. Klasse 70, bei denen II. Klasse 50 Pf. beträgt, und daß die Entfernungseinheiten, für welche weiterhin jedesmal 10 Pf. entrichtet werden müssen, bei den Droschken II. Klasse im allgemeinen größere sind. Im einzelnen unterscheiden sich bei beiden Tarifen die einzelnen Taxen dadurch voneinander, daß die erwähnten Entfernungseinheiten von der 1. bis zur 3., bezw. 4. Taxe kleiner werden.

Ein Aushilfstarif ist festgesetzt für die Fälle, in denen bei Nichtfunktionieren des Fahrpreisanzeigers dem Droschkenbesitzer ausnahmsweise gestattet ist, die Droschken auch ohne Taxametereinrichtung in Betrieb zu halten. Hierbei ist das Prinzip des Zeittarifs zugrunde gelegt. Ebenso bei dem nur durch eine etwas höhere Grundtaxe von dem Aushilfstarif abweichenden Tarif für Droschkenschlitten, welche bei Schneefall an Stelle der Droschken in Dienst gestellt werden dürfen.

Zur Fahrtaxe sind in gewissen Fällen Zuschläge zu zahlen [1]), die auf der Fahrzeitscheibe, und zwar besonders, angezeigt werden.

1) Z. B. bei Mitnahme eines Hundes oder von Gepäckstücken im Gewicht von mehr als 10 kg, oder bei ausnahmsweiser Bespannung der Droschke mit zwei Pferden.

Über die Wahl des Weges hat der Fahrgast zu entscheiden, ev. hat der Droschkenführer den kürzesten zum Fahrziele führenden Weg einzuschlagen. Bei einer Fahrt dürfen in eine Droschke I. Klasse nicht mehr als 4, in eine der II. Klasse nicht mehr als 5 Personen[1]) aufgenommen werden. Auch kann Betrunkenen oder mit einer ansteckenden Krankheit Behafteten, wie auch solchen Personen, die so schmutzig gekleidet sind, daß sie den Wagen verunreinigen würden, die Fahrt vom Droschkenführer verweigert werden.

Im übrigen gibt das Droschkenregulativ außer allgemeinen Bestimmungen noch ins einzelne gehende Vorschriften betr. Beschaffenheit der Droschken und Gespanne, Dienstkleidung der Droschkenführer, Pflichten und Rechte der Droschkenbesitzer und Droschkenkutscher, Dienstzeit der Droschken, Droschkenhalteplätze, Dienst an den Bahnhöfen, Droschkenbestellung, Handhabung des Fahrpreisanzeigers, Fahrtaxe, Gepäck der Fahrgäste und Droschkenschlitten.

Zuwiderhandlungen gegen diese Bestimmungen der Droschkenordnung, insbesondere durch Mehrfordern von Fahrgeld werden, soweit nicht etwa nach den bestehenden Gesetzen höhere Strafen verwirkt sind, mit Geldstrafe bis zu 60 M. oder mit Haftstrafe bis zu 14 Tagen, nach Befinden auch mit Entziehung der Erlaubnis zum Betriebe des Droschkengewerbes oder des Droschkenfahrens bestraft.

Zu erwähnen ist noch, daß seit dem Jahre 1897 eine telephonische Droschkenbestellung eingeführt ist. Seitdem kann man durch Vermittelung mehrerer Inhaber von Fernsprechstellen, die meistens Restaurateure sind, in allen Stadtteilen per Telephon, teilweise auch Nachts, Droschken herbeirufen.

Stationsplätze bestehen zur Zeit 81, darunter 31 Nachtstationen.

Kapitel IV.

Die wirtschaftliche Lage des Droschkengewerbes.

Solange die Droschken neben den von ihnen allmählich verdrängten Sänften das einzige Personentransportmittel waren, hatten sie über Mangel an Benutzung nicht zu klagen. Ihre Zahl stieg deshalb mit der Einwohnerzahl andauernd. Daran änderten auch die Omnibusse wenig, welche im Jahre 1860 in Leipzig zur Verbindung der Vororte mit der inneren Stadt eingeführt wurden und erst 1874 infolge der Konkurrenz der Pferdebahn wieder eingingen, allerdings danach noch einmal, im Anfang der 90er Jahre, zeitweilig auf der

1) Die Mitnahme einer fünften Person in einer Droschke II. Kl. kostet übrigens Zuschlag.

Bildfläche erschienen. Wohl aber wurde die Ausbreitung der Pferdebahn für das Droschkengewerbe verhängnisvoll. Seit Einführung der Pferdebahn im Jahre 1872 nahm die Zahl der Droschken, die damals 435 betrug, nur noch wenig zu, und auch das lediglich auf Kosten der Rentabilität der einzelnen, bis sie im Jahre 1877 ihren höchsten Stand erreichte mit 500. Da hiermit der Bedarf an Droschken für Leipzig vollständig gedeckt erschien, so beschloß das Polizeiamt, auf Grund von § 4 des Ausführungsgesetzes vom 16. September 1869 zur Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869, bis auf weiteres darüber hinaus keine Konzessionen zu erteilen. In der Tat verringerte sich die Zahl der Droschken allmählich unter diese Maximalziffer, blieb aber dann mit ca. 450 längere Jahre bis zur Einführung der Taxameter konstant, um sich mit dieser auf die Zahl 522 zu erheben, über welche sie bis jetzt nicht hinausgegangen ist und voraussichtlich auch sobald nicht hinausgehen wird.

Diese Entwicklung wird durch folgende Tabelle[1]) veranschaulicht:

Jahr	Droschken II. Klasse	Droschken I. Klasse	Für den Jahresschluß berechnete Einwohnerzahl	Auf jede Droschke kamen Einwohner
1844	65		57 059	878
1854	76		68 605	798
1864	155		85 394	464
1874	485		123 842	255
1884	495		165 044	333
1890	450		357 122	794
1895	460	1897: 100	399 969	714
1900	364	158	456 126	874
1902	340	182	473 908	908

Während also im Jahre 1844 eine Droschke auf 878 Einwohner kommt, entfallen nach 30 Jahren nur 255 Einwohner auf eine Droschke, dagegen nach weiteren 30 Jahren etwas über 900. Die Zunahme der Droschken hält längst nicht mehr Schritt mit dem Wachsen der Bevölkerung.

Als die Fiaker aufkommen, sind sie zumeist in den Händen von wohlhabenden Bürgern, vornehmlich Gastwirten, die damit einen Nebenerwerb suchen, und zwar haben die meisten Inhaber nur je einen Wagen: 21 Besitzer verfügen über 24 Fiaker. Um damit bessere Rentabilität zu erzielen, bitten sie die Stadtvertretung, nicht weiter Einzelkonzessionen zu erteilen. Da ihrem Gesuch nachgegeben wird, so haben in der Folge die meisten Droschkenbesitzer zwei oder drei Wagen. So haben

1) Vergl. Großmann, Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens etc., S. 9.

2	3	4	5	6	7	Droschken
12	8	4	4	2		Besitzer im Jahre 1859
3	9	7	4	2	2	Besitzer im Jahre 1864

Nachdem das Privilegium der Fiaker beseitigt ist, wird wieder vielen Bewerbern gestattet, sich mit nur einer Droschke zu etablieren, so daß im Jahre 1870 209 Konzessionäre 369 Wagen besitzen. Dabei wird das Halten von Droschken nur noch höchst selten als Nebengewerbe betrieben.

Da aber die Besitzer nur einer Droschke oft behindert sind, früh rechtzeitig auf dem Stationsplatze zu sein, so geht man im Jahre 1883 — es haben zu dieser Zeit 312 Konzessionäre 490 Wagen — wieder dazu über, nur Bewerbern mit mindestens zwei Geschirren Konzession zu erteilen, kehrt jedoch im Jahre 1890 schon zu der Bevorzugung der Zwergbetriebe mit nur einem Gespann zurück, weil diese nicht den oft wenig zuverlässigen Droschkenkutschern anvertraut würden und daher stets in besserem Zustande sich befänden. Infolgedessen finden wir im Jahre 1895 bei 310 Konzessionen je eine Droschke und nur bei 56 mehrere. Seitdem haben die Taxameter ein Aufkommen größerer Betriebe im Gefolge gehabt, hauptsächlich weil der Fahrpreisanzeiger eine genaue Kontrolle der von den Kutschern vereinnahmten Beträge gestattet. So haben im Jahre 1901 312 Konzessionen der II. Klasse je einen Wagen und nur 21 mehrere, dagegen verfügen bei den Droschken I. Klasse 59 Inhaber über je einen Wagen, während 22 mehrere und zwar zusammen 96 Wagen besitzen, wobei allerdings ein Großbetrieb mit 29 Wagen schwer ins Gewicht fällt.

Die Inhaber nur einer Droschke unterhalten zu dieser meistens zwei Pferde. Sie können dann mit diesen abwechseln, haben dadurch ein leichteres Fahren und schonen so die Pferde mehr, zumal durch das zurückbleibende Pferd der Stall stets warm erhalten wird, was für die Gesunderhaltung der Tiere sehr wichtig ist. Diesen Vorteilen gegenüber kommen die größeren Unterhaltungskosten wenig in Betracht.

Aus denselben Gründen unterhalten die Inhaber mehrerer Droschken auf je zwei Wagen drei Pferde.

Oft wird nur deswegen auf eine Droschke mehr als ein Pferd gehalten, weil sie bei Tag und Nacht in Betrieb erhalten wird. In solchen Fällen gehören zu jedem Wagen auch zwei Kutscher, von denen der eine bei Tag, der andere bei Nacht fährt. Das ist bei zirka 6 Proz. der Droschken II. Klasse und bei zirka 33 Proz. der I. Klasse der Fall. Dadurch wird das im Wagen angelegte Betriebskapital möglichst intensiv ausgenutzt und auch für beide Führer die

Dienstzeit verringert. Allerdings wird durch dieses „doppelte Kutschersystem“ die effektive Zahl der in Betrieb befindlichen Droschken erheblich vermehrt, wodurch besonders die Konzessionäre der II. Klasse sich nicht wenig geschädigt fühlen. Auf ihr Gesuch ans Polizeiamt, hierin Wandel zu schaffen, hat sich dieses im Jahre 1902 für nicht befugt erachtet, einen derartigen Eingriff in die Privatrechte einzelner zu tun.

Die Vermögens- und Einkommensverhältnisse der Droschkenbesitzer sind im allgemeinen dürftige.

Das Anlagekapital beträgt durchschnittlich für

Einen Wagen	1000 M.
Zwei Pferde à 375 M.	750 „
Pferdegeschirr	50 „
Andere Ausrüstungsgegenstände . .	35 „
Ausrüstung des Wagenführers . .	165 „
	2000 M.

Das Anlagekapital eines Konzessionärs I. Klasse ist an 1000 M. höher, da er zwei Wagen haben muß, für den Sommer eine Halbchaise und für den Winter ein Coupé. Laufende Ausgaben gibt es im Jahre durchschnittlich an:

Stallmiete für zwei Pferde	170 M.
Futter[1]) für zwei Pferde	1000 „
Amortisation für zwei Pferde	200 „
Reparatur und Amortisation von Wagen und Geschirr	150 „
Abnutzung der Dienstuniform	40 „
Taxametermiete	90 „
	1650 M.

Diese Ausgaben sind für beide Droschkenklassen annähernd gleich.

Die Einnahmen dagegen sind verschieden. Man kann sie bei Droschken II. Klasse auf wöchentlich ca. 50 M., bei solchen I. Klasse auf 70 M. annehmen, so daß die Jahreseinnahme bei jenen 2600 M., bei diesen 3640 M. beträgt. Zieht man davon die laufenden Ausgaben ab, so bleibt als jährlicher Reingewinn im Durchschnitt für eine Droschke II. Klasse 950 M., für eine I. Klasse 1990 M. Fährt der Konzessionär selbst, so kommen dazu noch an Trinkgeld pro Jahr ungefähr 180 M., so daß das Jahreseinkommen bei einem selbstfahrenden Konzessionär der II. Klasse auf ungefähr 1130 M., bei einem solchen der I. Klasse auf ca. 2170 M. sich beläuft.

1) Die Gr. L. Str. berechnet die täglichen Unterhaltungskosten für ein Pferd auf 1,25 M., vergl. Geschäftsbericht pro 1896, S. 9. Für die kleineren Droschkenbetriebe ist das Futter natürlich teurer, schon weil sie in kleineren Mengen und deshalb nicht so vorteilhaft einkaufen.

Die Droschkenkutscher bekommen bei der II. Klasse 9 M. Wochenlohn und 20 Proz. der Einnahme, also wöchentlich ca. 18 M. oder jährlich ca. 936 M., bei der I. Klasse 7 M. Wochenlohn und ebenfalls 20 Proz. der Einnahmen, demnach wöchentlich 20 M. oder jährlich 1040 M. Dazu kommen bei beiden ebenfalls ungefähr 180 M. Trinkgeld im Jahr, so daß das Jahreseinkommen eines Droschkenkutschers der II. Klasse ca. 1116 M., das eines solchen der I. Klasse ca. 1220 M. ausmacht.

Es ergibt sich daraus die bemerkenswerte Tatsache, daß gegenwärtig bei der II. Droschkenklasse die Eigentümer ungefähr dasselbe Einkommen haben wie die Kutscher[1]).

Allerdings ist gegenwärtig die Lage des Droschkengewerbes besonders schlecht. Während es in den 70er Jahren noch einigermaßen angemessene Erträgnisse abwarf, hören seit Anfang der 80er Jahre die Klagen nicht auf über zu schmalen Verdienst, und man findet bei den Droschkenführern[2]) fast allgemein eine dürftige Lebensführung. Ein Glück war es, daß zugleich mit der Einführung der elektrischen Straßenbahn, die bei ihrer Durchkreuzung der inneren Stadt dem Droschkengewerbe besonders gefährlich wurde, ein allgemeiner wirtschaftlicher Aufschwung eintrat. Infolgedessen sind die Verhältnisse der Konzessionare und Kutscher Ende der 90er Jahre verhältnismäßig gut. Und zwar sind die Jahre 1897, in welchem die Sächsisch-Thüringische Ausstellung den Verkehr in Leipzig besonders lebhaft gestaltete, und 1899 als die besten zu bezeichnen. Seit dann im Jahre 1900 eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage eingetreten ist, haben sich die Einkünfte des Droschkengewerbes wieder erheblich verringert.

Sind sonach die Vermögens- und Einkommensverhältnisse, besonders bei den Droschken II. Klasse, an sich schon als dürftig zu bezeichnen, so ist dabei noch nicht in Betracht gezogen, unter welchen Umständen dies kärgliche Brot verdient wird. Der Droschkenführer muß mindestens 16 Stunden von Hause fort im Dienst sein. Dazu muß vor dem Ausrücken früh morgens und nach der Heimkehr das Pferd sorgfältig versorgt werden, was auch mindestens 2 Stunden in Anspruch nimmt. Allerdings wird die Pferdepflege zu Hause nicht selten von Familienangehörigen, meistens von der Frau, besorgt. Aber das ist bei weitem nicht immer der Fall, so daß im allgemeinen sich eine übermäßig lange tägliche Dienstzeit des Droschkenführers ergibt.

1) Bestätigt durch Angaben der Fachzeitschrift „Der Fuhrhalter“ vom 14. Januar 1904.

2) Bei der II. Klasse fahren die allermeisten Inhaber selbst, vergl. oben S. 31.

Viele bringen täglich im Durchschnitt nicht mehr als 5—6 Stunden in ihrer Familie zu. Allerdings brauchen sie diese kurze Zeit nicht ganz mit Schlafen zu verbringen, da sie während des Haltens auf den Stationsplätzen die Gelegenheit dazu genugsam wahrnehmen. Aber natürlich kann dieses Schlafen auf dem Kutscherbock in allen möglichen Stellungen die Bettruhe nicht ersetzen.

An sich ist die Berufstätigkeit des Droschkenkutschers nicht zu beschwerlich. Er bringt nicht die Hälfte der Zeit, die er von Hause fort ist, mit Fahren zu, sondern hält die meiste Zeit auf den Stationsplätzen, wo er außer der Versorgung des Gespannes nichts zu tun hat. Zur Nachtzeit sind diese Ruhepausen noch länger, was übrigens durch die erhöhte Nachttaxe im Verdienst sich wieder ausgleicht.

Will der Droschkenkutscher sich wenigstens zeitweilig den Einflüssen der Witterung entziehen, so ist er auf die in der Nähe der Stationsplätze gelegenen Wirtshäuser angewiesen. Infolgedessen gibt er dort einen großen Teil seines Einkommens aus, zumal er auch sein Mittagessen im Gasthause einnehmen muß, wenn es ihm nicht, was auch wohl geschieht, von Familienangehörigen zum Halteplatz gebracht wird. Es ist erklärlich, daß unter solchen Umständen von vielen Droschkenführern, mehr als ihrer Gesundheit und ihrem Budget gut ist, dem Alkohol zugesprochen wird. Deshalb und weil sie andauernd allem Wetter ausgesetzt sind, findet man unter ihnen viele, die mit Lungenleiden, Rheumatismus und Verdauungsbeschwerden behaftet sind.

Es ist auch zu bedenken, daß der Droschkenführer keinen freien Tag in der Woche hat, vielmehr am Sonntag am meisten in Anspruch genommen wird. Setzt der selbstfahrende Inhaber einer Droschke einmal aus, so fällt nicht nur seine Einnahme fort, sondern auch seine Geschäftsunkosten laufen weiter; gibt er dann an einem freien Tage noch etwas aus, so kostet ihm dieser leicht 10 M. und mehr. Infolgedessen leistet sich ein selbstfahrender Droschkenbesitzer im ganzen Jahr kaum einen freien Tag. Daß auch die Droschkenkutscher höchst selten einen Tag keinen Dienst tun, ist erklärlich.

Einigermaßen besser sind die Verhältnisse im Großbetriebe. Da ist eine Arbeitsteilung möglich. Der Kutscher braucht nur seinen Wagen zu fahren und ihn zu Hause zu reinigen. Mit der Pferdepflege hat er außer Dienst nichts zu tun, da sie dann von besonderen Stalleuten besorgt wird. So ist die Dienstzeit für ihn eine viel kürzere. Und auch mehr Lohn kann er im Großbetrieb erhalten, weil da die Unterhaltungskosten eines Gespannes nicht so groß sind. Denn der Einkauf von Futtermitteln in großen Mengen macht diese erheblich

billiger, ebenso stellt sich die Stallmiete für jedes Pferd viel niedriger, und auch die Reparaturarbeiten machen nicht so viel Kosten, weil dafür einige Handwerker gehalten werden können. Die Ersparnisse, die auf solche Weise im Großbetriebe gemacht werden — die Ausgaben für besondere Stalleute werden dadurch mehr als aufgewogen — können dem Droschkenführer zugute kommen durch Erhöhung des Lohnes oder weitere Verkürzung seiner Arbeitszeit.

Der einzige Vorteil, den der Kleinbetrieb im Droschkengewerbe noch haben könnte dadurch, daß der selbstfahrende Eigentümer Pferd, Geschirr und Wagen besser schont, ist nicht zu hoch anzuschlagen, da doch auch der angestellte Kutscher an der pfleglichen Behandlung des ihm anvertrauten Gespannes interessiert ist.

So ist also auch im Droschkengewerbe der Großbetrieb als der zweckmäßigste anzusehen. Und es ist erfreulich, daß dies die Inhaber der Zwergbetriebe in ihrem intelligenteren Teile anerkennen, und daß sie demgemäß nichts dagegen haben würden, wenn das ganze Droschkenwesen in Leipzig in wenige große Betriebe organisiert würde. Hier herrscht also nicht die Abneigung, die man sonst bei Kleingewerbetreibenden gegen den Verlust ihrer Selbständigkeit und das Aufgehen im Großbetrieb findet. Das kommt einesteils daher, daß die Inhaber der Zwergbetriebe sich in ihrer ganzen Lebenshaltung kaum von ihren Angestellten unterscheiden [1]), und anderenteils daher, daß sie von dem Aufgehen in den Großbetrieb das Fortfallen ihres Geschäftsrisikos, was insbesondere mit dem Gesundheitszustande ihrer Pferde zusammenhängt, und eine Verkürzung ihrer überlangen Arbeitszeit erwarten können.

In der Erkenntnis, daß sie jeder für sich nur wenig vermögen, haben die Droschkenbesitzer schon seit jeher zur gemeinsamen Beratung und Förderung ihrer Berufsangelegenheiten einen Droschkenbesitzerverein gebildet, der nunmehr dem über ganz Deutschland verbreiteten Verband derartiger Vereine angehört. Mit dem Aufkommen der Taxameter hat sich daneben noch zu gleichen Zwecken ein Verein der Taxameterdroschken gebildet.

Im übrigen ist den Droschkeninhabern die seit dem Jahre 1870 beim Polizeiamt bestehende Droschkenkasse gut zustatten gekommen. Diese Kasse bezieht ihre Einnahmen lediglich aus den 10 Pfennigen, welche bei jeder Fahrt von einem Bahnhofe aus über die gewöhnliche Taxe zu zahlen sind [2]). Durch die dauernde Summierung dieser kleinen Beträge kommen dabei schließlich bedeutende Summen heraus. Des-

1) Vergl. oben S. 32.
2) Vergl. oben S. 16.

halb stellte es sich schon Anfang der 80er Jahre als unzweckmäßig heraus, die Droschkenkasse wie bisher nur nach den speziellen Anordnungen des Polizeidirektors zu verwalten. Es wurden infolgedessen am 4. Januar 1884 vom Polizeiamt im Einverständnis mit dem Rate der Stadt besondere Kassenstatuten erlassen. Diese regeln im einzelnen die in die Kasse fließenden Einnahmen wie die aus ihr zu bestreitenden Ausgaben, ebenso auch die Verwaltung der Kasse wie des Stammvermögens.

Das Stammvermögen, welches durch Ansammlung der Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben gebildet ist, betrug im Jahre 1903 173000 M., die ordentlichen Einnahmen durch die „Bahnhofsgroschen" belaufen sich in den letzten Jahren auf 18—20000 M. jährlich. Mit solchen Summen läßt sich schon einiges ausrichten. So werden aus der Droschkenkasse bestritten die Besoldungen der Droschkenaufseher und der später an ihre Stelle getretenen Schutzleute, nicht minder die Pensionen früherer Aufseher, die Herstellung von Stationstafeln, Droschkenordnungen, Tarife und sonstige Drucksachen, die Vergütung für den Tierarzt, die Vorsteher der Vereine und einige Beamte bei den Droschkenrevisionen, Gratifikationen an Droschkenaufseher und -Führer, welche länger als 25 Jahre im Dienst sind, Unterstützungen an Droschkenbesitzer und -Führer, insbesondere bei Eingehen eines Pferdes, überhaupt alles, was im Interesse des Droschkenwesens von Belang ist.

Regelmäßige Beihilfe erhielten die Droschkenbesitzer aus der Droschkenkasse seit dem Jahre 1885 in der Weise, daß das Tuch für neue Ausschläge der Droschken, sowie für Dienstanzüge der Droschkenkutscher in größeren Posten auf Kosten der Kasse angeschafft und nach Bedarf an die Konzessionare mit bedeutender Preisermäßigung abgelassen wurde. Stattdessen bekommen seit dem Jahre 1903 die Droschkenvereine Geldzuschüsse zur Anschaffung dieser Materialien, die sie nunmehr selbst besorgen.

Seit 1889 besteht auch eine „Unterstützungskasse der Droschkenbesitzer und Droschkenkutscher zu Leipzig und Umgegend", welche gegenseitige Unterstützung der Mitglieder für den Fall der Krankheit und Gewährung einer Beihilfe für die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder bezweckt. Mitglied werden kann jeder Droschkenbesitzer oder Droschkenkutscher, welcher gesund ist und das 16. Lebensjahr zurückgelegt, das 45. aber noch nicht überschritten hat. Bei der Aufnahme ist ein Eintrittsgeld von 3 M., ferner ein monatlicher Beitrag von 1 M. zu zahlen. Dafür wird ein Krankengeld von 10,50 M.

wöchentlich auf die Dauer von 26 aufeinanderfolgenden Wochen und von je 4,50 M. für weitere 26 Wochen gezahlt; im Todesfalle wird ein Begräbniskostenbeitrag von 30, 50 oder 80 M. gewährt je nachdem der Verstorbene weniger als 2 Jahre, bis 5 Jahre oder länger als 5 Jahre Mitglied war. Diese Unterstützungskasse erhält aus der beim Polizeiamt geführten Droschkenkasse jährlich einen Zuschuß von mehreren hundert Mark.

Das Transport- und Verkehrsgewerbe übertrifft nach den Veröffentlichungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes an Unfallhäufigkeit selbst die als die gefährlichsten angesehenen Betriebe, wie Steinbrüche, Bergbau und Baugewerbe. Das ist bei der riesenhaften Entwickelung des Verkehrs in den Großstädten und der fahrlässigen Art, mit der heute die Gespanne irgend jemand anvertraut werden, wohl erklärlich. Daß darin Wandel geschaffen werde, liegt ebenso im Interesse der Unternehmer, die stets Sachschaden riskieren, wie der Geschirrführer, die so mehr als nötig ihre Haut zu Markte tragen. Beide Teile haben das richtig erkannt und streben an vielen Orten deshalb die Errichtung von Fahrschulen an.

Eine solche Fahrschule hat in Leipzig der Verein Leipziger Fuhr- und Pferdebesitzer im Herbst 1903 ins Leben gerufen. Es werden da Geschirrführer, die daran teilnehmen wollen, von einem Sachverständigen theoretisch und praktisch im Fahren und in der Pferdepflege unterwiesen. Nach Beendigung des Kursus wird eine Prüfung der Teilnehmer vorgenommen und denen, welche sie bestehen, eine Bescheinigung erteilt, die sie als geeignete Führer und Pferdepfleger ausweist. Im letzten Jahre wurden so ungefähr 100 Personen unterrichtet, von denen nahezu die Hälfte die Prüfung bestanden, die übrigen aber den Kursus nicht beendigten. Der Rat der Stadt stellte der Fahrschule außer einem jährlichen Zuschuß von 500 M. auch unentgeltlich einen Platz zur Verfügung.

Aber soll solcher Unterricht wirklich den gewünschten Erfolg — Hebung der Verkehrssicherheit — haben, so muß er unbedingt obligatorisch sein. Auch würde zweckmäßig der theoretische Unterricht wohl von einem Tierarzt und einem Juristen, der praktische von einem bewährten Fachmanne erteilt. Nach einer genügenden Übergangszeit wäre dann als Wagenführer nur noch zuzulassen, wer ein entsprechendes Zeugnis der Fahrschule besitzt.

Das Straßenbahngewerbe.

Kapitel I.

Entwickelung der Pferdebahn bis zur Aufstellung der allgemeinen Bedingungen im Jahre 1881.

Die Sänften, welche bis zum Jahre 1840 in erster Linie den Personentransport in Leipzig vermittelten, waren nur für je eine Person eingerichtet. Deswegen war ihre Benutzung eine ziemlich kostspielige. Dagegen können die am Anfang der 40er Jahre aufkommenden Droschken immer einige Personen zusammen befördern, wodurch sich eine Fahrt für jede von ihnen billiger stellt. Wenn aber mehrere Personen zusammen fahren wollen, so muß über die gemeinsame Fahrt Einverständnis zwischen ihnen bestehen. Infolgedessen wird der Raum und die tierische Zugkraft bei einer Droschke nicht immer nach Möglichkeit ausgenutzt. Ebensowenig ist das mit der Zeit der Fall, da eine Droschke mindestens die halbe Zeit unbenutzt auf dem Stationsplatze hält; daher muß der Fahrpreis bei einer Droschke, wenn sie rentieren soll, immerhin ein so hoher sein, daß nur wohlhabende Leute sie als gewöhnliches Transportmittel benutzen können.

Für den gemeinen Mann kann eine Fahrgelegenheit für den täglichen Gebrauch nur dann in Frage kommen, wenn der Fahrpreis in keinem Mißverhältnis zu der durch die Benutzung des Vehikels ersparten Zeit steht, also ein ziemlich billiger ist. Ein Bedürfnis kann aber auch im Personentransportgewerbe dann am billigsten befriedigt werden, wenn es eine massenweise Befriedigung und eine Vereinheitlichung des Bedarfs zuläßt. Diesen Anforderungen an ein populäres Personenbeförderungsmittel entsprechen zuerst die Omnibusse, die regelmäßige Fahrten auf bestimmten Linien ausführen. Sie können ihrem Wesen nach freilich erst dann existieren, wenn der Verkehr lebhaft genug geworden ist und sich in bestimmten Richtungen bewegt, in den Städten erst dann, wenn die Bevölkerung eine gewisse

Größe erreicht hat und die Beziehungen der äußeren Stadtteile wie der benachbarten Gemeinden zum Stadtzentrum regelmäßige und intensive geworden sind.

In Leipzig bewarb sich schon im Jahre 1840 und wiederholt im Jahre 1842 ein Unternehmer um die Konzessionierung eines Omnibusunternehmens. Da er aber ein ausschließliches Privilegium verlangte, so mochte der Rat der Stadt nicht darauf eingehen. Es ist auch zweifelhaft, ob sich das Unternehmen bei dem damals noch geringen Verkehr rentiert haben würde. Als aber im Jahre 1860 die Stadt mehr als 75000 Einwohner zählte, wurde einem Leipziger Konsortium das Projekt zur Errichtung regelmäßiger Omnibusfahrten zwischen Gohlis—Leipzig—Connewitz (Nord-Südlinie) und Reudnitz—Leipzig—Lindenau (Ost-Westlinie) genehmigt, und der Betrieb wurde im Jahre 1860 eröffnet. Da er sich als rentabel erwies, entstand noch im selben Jahre ein zweites, aus Mitgliedern des Fiakervereins gebildetes Unternehmen, der Fiaker-Omnibusverein, der im wesentlichen dieselben Linien befuhr, nur daß er auf der Nord-Südlinie von Eutritzsch aus statt von Gohlis seine Wagen gehen ließ. Dieser Verein nahm im April 1861 noch die Linien Leipzig—Neuschönefeld und Leipzig—Thonberg in Betrieb.

Auch gingen in der Folge von jeder Gesellschaft Wagen zu jedem auf dem Berliner Bahnhof ankommenden und abgehenden Zuge und ferner nach Bedarf an Sonntagen nach Wahren und Schleußig.

Da die beiden Gesellschaften sich scharfe Konkurrenz machten — setzte man infolgedessen doch die Fahrpreise von 0,15 auf 0,10 M. herab — so war man bestrebt, sie miteinander zu verschmelzen. Das gelang zwar nicht, doch kam eine Einigung insofern zustande, als auf den gemeinsamen Linien die eine Gesellschaft die Abfahrtszeiten ihrer Wagen in die Intervalle der anderen legte.

Unter solchen Verhältnissen konnte die erste Omnibusgesellschaft auf keinen grünen Zweig kommen, obgleich sie im Durchschnitt jährlich etwas über 900000 Personen beförderte. Sie löste sich daher im Jahre 1868 auf. Der Fiaker-Omnibusverein, der eine noch größere Frequenz aufwies, erzielte nun für einige Jahre gute Erträgnisse, mußte aber dann dem Wettbewerb der Pferdebahn weichen und stellte im Jahre 1874 seinen Betrieb ein[1]).

Die Pferdebahn hatte von vornherein vor dem Omnibusbetrieb den großen Vorzug, daß ihre Wagen auf Schienen fuhren und so einen

1) Vergl. hierüber Hasse, Die Stadt Leipzig u. s. w., S. 430 ff.

gleichmäßigen ruhigen Gang hatten, während eine Omnibusfahrt über das noch zu Anfang der 70er Jahre nicht immer in bestem Zustande befindliche Straßenpflaster nicht zu den größten Annehmlichkeiten dieser Welt gehörte.

Die erste Pferdebahn in Deutschland war im Jahre 1865 gebaut worden. Sie verband in einer Länge von 8 km Berlin und Charlottenburg und rentierte sich gut, so daß ihr Beispiel wohl zur Nacheiferung reizte. Noch fehlte es aber in Deutschland, wenn nicht an dem nötigen Kapital, so doch an Unternehmungsgeist, und so bedurfte es englischer Unternehmungslust und englischen Geldes, für Leipzig eine Pferdebahn zu beschaffen.

Am 17. Februar 1869 richtete ein Genfer Konsortium an den Rat der Stadt Leipzig das Gesuch, technische Studien zwecks Anlegung von Pferdeeisenbahnen, sog. Tramways, in der Stadt Leipzig und deren Umgebung machen zu dürfen und bat um die „Prärogative“ bei Verleihung der definitiven Konzession. Da es dabei auf die guten Erfolge solcher Bahnen in Paris, Kopenhagen, Genf, Stuttgart und Wien hinweisen konnte, so ließ der Rat sich in Unterhandlungen ein, und man einigte sich dahin, daß wegen der Enge der Straßen in der inneren Stadt diese von den Bahnen nicht durchschnitten, die Gleise sie vielmehr mit einem Ringe umschließen und in drei Strahlenlinien westlich nach Lindenau, südlich nach Connewitz und östlich nach Reudnitz auslaufen sollten.

Es wurde vom Rate der Stadt anerkannt, daß damit ein Transportmittel geschaffen würde, das an Bequemlichkeit und Schnelligkeit alle bis dahin vorhandenen ähnlichen Einrichtungen weit übertreffen würde. Allerdings fehlte es in der Stadt auch nicht an Leuten, welche dem neuen Unternehmen in Leipzig wenig Erfolg prophezeiten.

Dem Konsortium wurde die Konzession erteilt unter der Bedingung, daß es eine Kaution von 15 000 Talern stelle und die erwähnten Linien bis zum 30. Oktober 1870 in Betrieb setze. Doch mußte diese Frist immer wieder verlängert werden, ohne daß der Bau begonnen wäre, weil die Gesellschaft wegen Mangels an genügenden Geldmitteln immer neue Ausflüchte machte. Deshalb wurden die Verhandlungen von der Stadtvertretung schließlich vollständig abgebrochen und mit zwei Unternehmern aus Dresden und Berlin wegen der Anlage der Pferdeeisenbahn verhandelt. Da teilte, am 28. März 1871, das Genfer Konsortium dem Rate der Stadt mit, daß es sich zwecks Beschaffung der nötigen Mittel mit einer englischen Gesell-

schaft, Vignoles und Konsorten, in Verbindung gesetzt hätte, und bat darum, ihm die bereits gewährte Konzession von neuem zu erteilen.

Der Rat hielt es für zweckmäßig, hierauf einzugehen, zumal die Genfer die Kaution sofort erlegen und den Bau ohne Verzögerung in Angriff nehmen wollten. So wurde ihnen denn am 20. April 1871 die Konzession zur Anlegung und zum Betriebe der Pferdeeisenbahn, soweit die Bahntrakte in das Weichbild der Stadt fielen oder auf städtischen Straßen und Chausseen herzustellen seien, erteilt. Unter den Bedingungen sind die hauptsächlichsten folgende: Die Konzession soll 50 Jahre, vom 20. April 1871 an, dauern. Die Unternehmer haben sich allen wohlfahrts- und straßenpolizeilichen Bestimmungen der Stadt zu unterwerfen und alle aus diesen Rücksichten etwa nötig werdenden Abänderungen ihrer Anlagen auf Verlangen des Rates unweigerlich vorzunehmen. Dafür sollen die Unternehmer während der Dauer der Konzession auf den von ihnen erbauten und in Betrieb erhaltenen Linien ein Monopol haben. Nach Ablauf der Konzession geht das gesamte bewegliche und unbewegliche Inventar, mit Ausnahme der Pferde und des für Stallungen und Wohnungen benutzten Grundbesitzes, unentgeltlich in das Eigentum der Stadt über. Dasselbe ist der Fall, wenn die Unternehmer inzwischen das Unternehmen freiwillig aufgeben oder der Konzession verlustig gehen. So lange haben sie die ganzen Anlagen und Betriebsmittel ohne Ausnahme in gutem betriebsfähigen Zustande zu erhalten, widrigenfalls der Rat auf ihre Kosten etwaige Mängel selbst abstellen darf. Der Rat hat aber mit Ablauf der Konzessionszeit nicht nur die Verpflichtung, die Anlagen eventuell zu übernehmen, sondern kann auch von den Unternehmern verlangen, daß sie alle Anlagen in gegebener Frist auf eigene Kosten wieder beseitigen und alles wieder in den vorigen Stand setzen, widrigenfalls der Rat dies auf Kosten der Unternehmer vornehmen läßt. Über die Konstruktion des Bahnkörpers, vor allem der Geleise und Ausweichvorrichtungen, hat das Stadtbauamt zu befinden, insbesondere soll für das Fuhrwerk, das im übrigen den Pferdebahnwagen ausweichen muß, genügender Raum gelassen werden. Der Bahnkörper ist von den Unternehmern auf gepflasterten Straßen und Plätzen ebenso zu pflastern, auf makadamisierten Straßen und Plätzen aber ebenfalls nur in Makadam, jedoch unter Verwendung von Randsteinen an den Schienen, herzustellen. Wenn jedoch eine makadamisierte Straße oder ein makadamisierter Platz, über welche die Bahn fährt, im Laufe der Zeit gepflastert wird, so ist auch der Bahnkörper von den Unternehmern mit Pflaster nach Vorschrift des Stadtbauamtes zu

versehen. Für die Verpflichtungen der Unternehmer ist von ihnen eine Kaution in Höhe von 15 000 Talern zu hinterlegen.

Von der Erhebung einer Abgabe für die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze, mit Ausnahme des jährlichen Pachtzinses für das Areal, welches zu den „Wartesalons“ und Stationshäusern zur Verwendung kommt, wird abgesehen, „da das Unternehmen nur zur Beförderung des Verkehrs, nicht aber als Einnahmequelle für die Gemeinde konzessioniert wird“. Die Kaution verfällt als Konventionalstrafe, wenn die konzessionierten Linien nicht bis zum 15. November 1871 in Betrieb gesetzt sind; im übrigen ist sie eventuell zu ergänzen oder zu erneuern. Endlich wird den Unternehmern auch ausdrücklich erlaubt, die Konzession, jedoch ohne irgendwelche Neuerung oder Abänderung, an eine oder mehrere Personen entweder zur eigenen Ausführung oder zur Ausführung durch eine inländische oder eine ausländische Aktiengesellschaft abzutreten, und der Rat genehmigt eine solche Abtretung im voraus unter der Bedingung, daß der Konzessionär das Leipziger Bezirksgericht als Prozeßbehörde anerkennt und gegebenenfalls, d. h. als Erwerbsgesellschaft, die Rechte einer juristischen Person im Königreich Sachsen erwirbt.

Schon am 8. Mai 1871 meldete das Konsortium, daß es die Konzession an den in London wohnenden Zivilingenieur Hutton Vignoles abgetreten habe zur Begründung einer Aktiengesellschaft in England, bei welcher es selbst mit einem namhaften Kapitel beteiligt wäre. Der Rat der Stadt gab dazu seine Genehmigung und verlängerte auch Vignoles die Frist zur Fertigstellung der Bahnanlagen bis zum 1. Juli 1872, weil er die nötigen Bahnschienen nicht rechtzeitig geliefert bekam.

Mit dem Bau wurde schließlich im Februar 1872 begonnen.

Am 25. Mai d. J. zeigte Vignoles dem Rate an, daß er die Konzession, welche er notorisch für eine in Bildung begriffene englische Gesellschaft erworben, die sich unter dem Namen Leipzig Tramways Compagny limited in London nunmehr gebildet hätte, dieser abgetreten habe. Da diese Gesellschaft, welche über ein Grundkapital von 70 000 £ verfügte, allen Bedingungen entsprach, gab der Rat seine Zustimmung. Ebenso genehmigte er im Juni 1872, daß die Gesellschaft von der Ringbahn Linien nach Gohlis und Eutritzsch baue[1]).

1) Es ist bezeichnend für die damals herrschenden Anschauungen, daß die Gohliser Linie durch die Blücherstraße gelegt wurde, weil auf der Pfaffendorfer Straße „zu viel Schulkinder wären und zu viel Vieh getrieben würde“.

Der Betrieb wurde endlich am 18. Mai 1872 auf den Linien Reudnitz — 1886 m, Promenade — 3368 m und Connewitz — 4480 m eröffnet, am 4. Juni auch auf der Strecke Lindenau-Plagwitz — 4137 m und am 20. Januar 1873 nach Gohlis — 3447 m. Doch wird die Promenadenlinie schon im November 1872 als unzweckmäßig und unrentabel wieder aufgegeben und eine Zentralstation auf dem Augustusplatz errichtet. Dort ist fortan die Abfahrts- und Ankunftsstation für sämtliche Wagen, wobei nach Möglichkeit dafür gesorgt ist, daß das Publikum daselbst sofort Anschluß an eine andere Linie bekommen kann.

Diese Zentralisation des Betriebes erwies sich für die ersten Jahre als ganz zweckmäßig, denn noch immer bildete die innere Stadt den hauptsächlichen Anziehungspunkt für den Verkehr, der in ihr strahlenförmig von den Vororten her sich vereinigte, während von dem durchgehenden Verkehr von einem Vorort zum anderen sich erst die Anfänge zeigten. Und auch für die Gesellschaft bot diese Zentralisation für die Zwecke der Beaufsichtigung und Regelung des Betriebes große Vorteile.

Zur Aufnahme der Wagen wie der zahlreichen Pferde war in Reudnitz ein Depot erbaut. An Wagen besaß die Gesellschaft ursprünglich 20, an Pferden 111. Mit diesem im Verhältnis zur Länge recht geringen Betriebsmaterial ließ sich nur eine halbstündliche Wagenfolge erreichen. Doch machten sich bald geringere Abstände zwischen den einzelnen Wagen und somit immer mehr Betriebsmittel nötig. Denn die Zweckmäßigkeit des Pferdebahnbetriebes wurde bald allgemein eingesehen, und der Verkehr richtete sich danach ein, zumal die Beförderung durch das neue Transportmittel billig genug war. Die Fahrpreise nämlich, die anfänglich je nach Länge der Strecke zwischen $1^1/_2$ und 4 Sgr. schwankten, stellten sich bald auf 15 Pf. für die halbe Tour: ungefähr 2 km, und 25 Pf. für die ganze Tour: ungefähr 4 km; im Abonnement 12 resp. 20 Pf. Umsteigekarten gab es nicht, da die einzelnen Linien nur an ihrem Ausgangspunkt auf dem Augustusplatz sich berührten. Freie Fahrt genossen sämtliche Ratsdiener, Schutzleute und Gensdarmen, ebenso die Gemeindediener der Vorstadtdörfer. Doch wurde dies in der Folge im Jahre 1875, weil sich Mißbräuche herausgestellt hatten, dahin geregelt, daß nur die Beamten in Uniform und nur jedesmal 3 auf einem Wagen und zwar auf dem Vorderperron mitfahren durften. Die tägliche Fahrzeit der Wagen war im Sommer von früh 5^{25} bis abends um 11 Uhr, im Winter von früh 6^{30} bis nachts 10^{30}. Die einzelnen Fahrten wurden von vornherein durch

einen Fahrplan geregelt, auf dem die Abfahrtszeiten angegeben waren. Für das Verhalten der Kutscher und Kondukteure gab es besondere Dienstvorschriften.

Es fehlte aber auch nicht an Klagen über den Pferdebahnbetrieb. Vor allem gab dazu die schlechte Beschaffenheit des Schienenweges Veranlassung. Als Gleise dienten nämlich auf Langschwellen von Holz seitlich angebrachte eiserne Laufschienen, welche die Spur der Wagenräder abgaben. Diese Schienen waren dazu noch ziemlich primitiv bloß mittelst Nägeln befestigt, und da nun die Schwellen im Straßenschmutz leicht faulten und auch das Straßenpflaster nachdrängte, so waren die Gleise bald genug in übelster Verfassung. Es kam unzähligemal vor, daß Pferde von anderen Fuhrwerken mit den Hufeisen im Pferdebahngleise hängen blieben und so zu Schaden kamen. Zudem bediente sich die Pferdebahngesellschaft zur Beseitigung des Schnees mit Schwefelsäure denaturierten Salzes, welches, wie von vielen Seiten geklagt wurde, für die Pferdehufe wie für die Stiefel der Fußgänger gleich schädlich war.

Die meisten Beschwerden hatten die Droschkenkutscher, die ihren Verdienst durch das ebenso schnelle wie billige neue Transportmittel erheblich geschmälert sahen. Doch auch mit der Stadtgemeinde geriet die Pferdebahngesellschaft bald in ernstliche Konflikte. Es handelt sich dabei um ihre Verpflichtung zur Mitunterhaltung des Straßenpflasters wie der Brücken.

Von der Instandhaltung des Straßentraktes innerhalb der Bahngleise war in den Konzessionsbedingungen vom 20. April 1871 nirgends die Rede, sondern nur von der Herstellung des Bahnkörpers[1]). Dessenungeachtet hatte die Pferdebahngesellschaft die Straßen innerhalb der Gleise immer in stand gehalten, nach ihrer Behauptung nicht, weil sie sich dazu verpflichtet gehalten hätte, sondern im Interesse ihres Unternehmens und namentlich ihrer Pferde, um diesen eine gute Laufbahn zu schaffen. Weil es aber besser erschien, den Straßenkörper zwischen den Gleisen stets gleichzeitig mit der übrigen Straße zu reparieren, kam die Pferdebahngesellschaft mit der Stadtvertretung am 20. Januar 1874 dahin überein, daß die Stadt die Reparatur des Bahntraktes fortan auf Rechnung der Gesellschaft ausführte. Diesen Vertrag kündigte aber die Gesellschaft, weil sie sich dabei übervorteilt glaubte, am 11. April 1876, um nachher die Reparatur der Straßen, soweit sie ihr oblag, wieder selbst auszuführen.

---

1) Vgl. oben S. 41.

Bei alledem bestritt sie nach wie vor, dazu irgenwelche vertragsmäßige Verpflichtung zu haben.

Die Streitigkeiten darüber hören jahrelang nicht auf, weil beide Parteien immer wieder dem zwischen ihnen abgeschlossenen Vertrage eine verschiedene Auslegung geben. Dabei stellt sich immer deutlicher heraus, daß man bei Einführung der Straßenbahn längst nicht alle Konsequenzen bei dem Vertrage mit ihr ins Auge gefaßt hatte, so daß sich die im Konzessionsdekret enthaltenen Bedingungen ganz und gar nicht bewährten.

Kapitel II.

Weitere Entwickelung unter der Geltung der allgemeinen Bedingungen.

Man suchte nun von seiten der Stadt auf die Pferdebahngesellschaft mittelbar einen Druck auszuüben. Gelegenheit dazu bot sich, als eine Erweiterung des Pferdebahnnetzes nötig wurde. Da hielt es der Rat im Hinblick auf die bisher gemachten Erfahrungen für geboten, im Interesse der Erhaltung guter Straßen und zur Erlangung einer dauernd tüchtigen und guten Straßenbahn bestimmte allgemeine Normen aufzustellen, welche als Bedingungen für die Anlage von Straßeneisenbahnen im allgemeinen dienen sollten.

Als nun die Gesellschaft sich um Konzession neuer Linien bewarb[1]), bedeutete man ihr, sie könnte die nur bekommen, wenn sie sich hinsichtlich ihrer wie auch der alten Linien den neuaufgestellten Bedingungen unterwürfe. Nach langem Sträuben zum Schaden der Vororte, die durch die neuen Linien die sehnlichst erwartete Verbindung mit der Stadt bekommen sollten, gab die Gesellschaft schließlich nach, zumal sich bei der Bewerbung um die neuen Linien Konkurrenz eingestellt hatte. Man einigte sich nach langen Verhandlungen dahin, daß die Gesellschaft sich den Bedingungen für die Anlage von Straßenbahnen in Leipzig vom 1. April 1881 hinsichtlich sämtlicher Linien unterwarf, die Zentralstation auf dem Augustusplatz aufhob und ein neues, von der Stadt genehmigtes Oberbausystem, das doppelschienige System Haarmann, einführte, bei dessen Konstruktion die bisherigen Übelstände und Mängel für den übrigen Verkehr möglichst beseitigt

1) Es handelte sich um die Linien direkt nach Lindenau — durch den Ranstädter Steinweg —, nach Neuschönefeld und nach Thonberg.

und eine möglichst gute Erhaltung der Straßen und Bahnkörper erzielt werden sollte.

Die neuen Bedingungen waren in der Hauptsache folgende:

Jeder Unternehmer von Straßeneisenbahnen in der Stadt Leipzig ist verpflichtet, innerhalb 2 Jahre von Erteilung der Konzession an die ihm genehmigte Bahn auf eigene Rechnung und Gefahr zu erbauen und in Betrieb zu setzen.

Was die bei dem Bahnbau in Frage kommenden Einrichtungen, namentlich in Beziehung auf Bauprofilierung, Beschaffenheit des zu verwendenden Materials etc. anlangt, so unterwirft sich der Unternehmer im voraus den hierüber vom Rate noch speziell zu erteilenden Anordnungen. Alle Pläne über die Gleisanlage, wie alle Angaben und Zeichnungen des Betriebsmaterials bedürfen der Genehmigung des Rates und sind behufs deren Erwirkung binnen 2 Monaten nach Erteilung der Konzession in vorgeschriebener Art der Ausführung vorzulegen. Alle infolge der Anlage der Bahnlinie erforderlich werdenden Verbreiterungen oder Veränderungen der an, auf, über oder innerhalb der Straßen und Brücken befindlichen Anlagen sind nach Vorschrift des Rats auf Kosten des Unternehmens zu bewirken. Der Bahnkörper, zu welchem außer dem Raum zwischen den Schienen auch ein zu beiden Seiten der Gleisanlagen liegender Streifen von je 0,30 m Breite gerechnet wird, ist in gleichem Zustande wie die übrige Straße zu erhalten. Jedoch soll der Unternehmer da, wo er den von den Bahngleisen berührten Straßentrakt auf seine Kosten bereits einmal in Pflaster in der vom Rat vorgeschrieben gewesenen Art hergestellt hat, zu den Kosten einer anderweiten Neuherstellung nicht herangezogen werden, wenn sie sich nicht durch den regelmäßigen Gebrauch nötig macht. Der Betrieb der Bahn im ganzen oder auf einzelnen Strecken darf erst dann begonnen werden, wenn der Rat die ordnungsmäßige Ausführung der betreffenden Bahnstrecken ausdrücklich anerkannt und die Genehmigung zur Eröffnung erteilt hat. Während der Dauer der Erlaubnis muß das gesamte Unternehmen in „gutem betriebsfähigen Zustande“ erhalten und mit den nach dem Ermessen des Rates genügenden Betriebsmitteln versehen sein[1]), insbesondere sind diese stets auch äußerlich in reinlichem und anständigem Zustande zu erhalten, wie auch das Betriebspersonal fortwährend mit reinlicher und anständiger Kleidung zu versehen ist.

---

1) Schon seit dem Jahre 1877 findet jedesmal in der ersten Woche jeden Monats eine Revision der Bahntrakte durch städtische Beamte statt.

Die zur Instandhaltung der Straßen auf der Bahnstrecke erforderlichen Arbeiten werden auf Kosten des Unternehmens durch das Stadtbauamt ausgeführt.

Die Reinhaltung des Bahnkörpers ist nach den Anordnungen der zuständigen Behörde auszuführen. Und zwar muß der Schnee schleunigst ohne Anwendung schädlicher Mittel entfernt werden. Für den Fall, daß während der Konzessionsdauer das zur Zeit in Leipzig bezüglich der Straßenreinigung geltende Adjazentenprinzip verlassen werden und die Stadtgemeinde die regelmäßige Reinigung der Straßen und Plätze selbst in die Hand nehmen sollte, verpflichtet sich der Unternehmer, die vom Rate festzusetzenden Kostenbeträge anteilig an die Stadt zu entrichten.

In betreff des Betriebes erkennt der Unternehmer im voraus alle diejenigen Bestimmungen als ihn bindend an, welche hierüber auf seiten des Rates etwa besonders festgesetzt werden. Er hat Angestellte auf Erfordern des Rates sofort zu entlassen, wenn sie wiederholt gegen die Vorschriften des Rates gefehlt haben.

Der Unternehmer hat in jedem Wagen nur eine gewisse Anzahl von Personen zu befördern. Überhaupt verpflichtet er sich zur Befolgung aller der Anordnungen, welche der Rat oder das Polizeiamt der Stadt Leipzig betreffs der konzessionierten Linien in Beziehung auf die Verkehrsordnung etwa für nötig halten sollte. Insbesondere unterliegen die Fahrpläne und Fahrpreistarife der Genehmigung des Rates.

Den vom Rate wegen einer etwa einzuführenden Erhebung städtischer indirekter Abgaben [1]) angeordneten Maßnahmen hat sich der Unternehmer zu fügen.

Der Unternehmer ist, falls dies vom Rat verlangt wird, gehalten, während der Nacht gegen eine angemessene, ev. durch Schiedsrichter festzustellende Entschädigung auf seiner Bahn Wagen, welche zur Abfuhr von Straßenkehricht, Haus- und Küchenabgängen, Kloakeninhalt u. s. w. dienen, zu befördern. Dasselbe gilt hinsichtlich eines etwa einzurichtenden Transportes von Leichen.

Bei „Anbindung“ mehrerer Straßenbahnlinien hat der Unternehmer eine Kreuzung oder Mitbenutzung seiner Geleise, die rund 400 m nicht übersteigt, ohne Ansprüche an die Stadtgemeinde zu gestatten, auch die etwa notwendigen Abänderungen der Bahnanlage geschehen zu lassen, jedoch nur gegen Erlegung der Hälfte des Anlagekapitals der betreffenden Strecke.

---

1) Es könnte z. B. eine städtische Billetsteuer in Frage kommen.

Die Konzession wird, sofern in den speziellen Bedingungen ein anderer Termin nicht festgesetzt wird, auf 30 Jahre, vom Tage der Genehmigung ab gerechnet, erteilt. So lange darf bei ordnungsmäßigem Betrieb keinem anderen Unternehmer Konzession bezüglich derselben Linie gegeben werden[1]).

„Dafern jedoch das Bedürfnis entsteht, nach einem Orte, bis zu welchem sich bereits eine Straßeneisenbahn in Betrieb befindet, eine weitere Straßeneisenbahnverbindung herzustellen, so ist der Rat berechtigt, einem Dritten hierzu Konzession zu erteilen, dafern der erste Konzessionar die Herstellung der weiteren Verbindung unter den ihn vom Rate zu stellenden Bedingungen ablehnt, oder innerhalb einer bestimmten Frist nicht annimmt oder sonst dieser Rechte verlustig geht."

Für pünktliche Erfüllung der aus Bau und Betrieb der Bahnen ihm erwachsenden Verpflichtungen haftet der Unternehmer mit seinem Vermögen und einer Kaution von 5000 M. für jeden Kilometer Bahnlinie.

Seine Rechte darf der Unternehmer nur mit Genehmigung des Rates abtreten.

Der Rat ist berechtigt, die Genehmigung zur Erbauung und zum Betriebe der Straßeneisenbahnen zurückzuziehen:

a) wenn nicht innerhalb der für die einzelnen Linien festgesetzten Frist mit ihrer Ausführung begonnen, und sie
b) binnen einer weiteren Frist nicht in Betrieb gesetzt sind, es sei denn, daß die Verzögerung durch außergewöhnliche Witterungsverhältnisse oder höhere Gewalt veranlaßt wäre,
c) wenn der ordnungsmäßige Betrieb infolge einer vom Unternehmer zu vertretenden Verschuldung länger als 8 Tage und aus anderen Gründen länger als vier Wochen ohne behördliche Genehmigung ausgesetzt ist,
d) die Kaution nicht rechtzeitig wieder erneuert ist, oder
e) der Unternehmer seine Rechte ohne Zustimmung des Rates abgetreten hat.

Nach Ablauf der Konzessionsfrist kann der Rat die Bahn etc. übernehmen oder dem Unternehmer Wiederherstellung in den vorigen Stand auferlegen[2]). Übernahme seitens der Stadt hat mangels güt-

---

1) Diese und die folgenden Bestimmungen des § 13 sollten für die Stadtgemeinde noch recht unbequem werden.

2) Seine Entscheidung darüber hat er dem Unternehmer 6 Monate vor Ablauf der Konzession bekanntzugeben.

licher Einigung nach einer durch Schiedsgerichtsspruch festzusetzenden Taxe zu geschehen[1]).

Die Beteiligung der Stadtgemeinde an der Rentabilität der Pferdebahn wurde bei diesen Verhandlungen in Erwägung gezogen, doch nicht in die Bedingungen aufgenommen[2]).

Weil durch die neukonzessionierten Linien ihr Gewerbe noch mehr geschädigt würde, wenden sich die Droschkenkutscher, über die Stadtgemeinde Beschwerde führend, an die Kreishauptmannschaft. Doch entscheidet diese, daß das besondere Interesse der Droschkenkutscher selbstverständlich vor dem allgemeinen Verkehrsinteresse zurücktreten müsse, welches ohne Zweifel die möglichste Vermehrung und Verbilligung der Verkehrsmittel, die Steigerung ihrer Brauchbarkeit auch für die ärmeren Volksklassen fordere und in Großstädten mit volkreicher Umgebung ebenso unzweifelhaft durch die größtmögliche Entwicklung des Systems der Straßenbahnen am wirksamsten gefördert werde.

So wird nicht nur das Pferdebahnnetz immer weiter über die Vororte ausgespannt, es macht sich auch notwendig, auf den einzelnen Linien ein zweites Gleis einzulegen, um dem stets sich mehrenden Verkehr gewachsen zu sein. Infolgedessen finden wir vom Jahre 1881 an immer mehr Strecken doppelgleisig, und schon 1883 sind die doppelgleisigen länger als die eingleisigen Strecken.

Auch die Aufeinanderfolge der Wagen wird notwendig eine schnellere. Der 10-Minutenbetrieb muß Anfang der 80er Jahre dem $7^1/_2$- resp. 5-Minutenbetrieb weichen. So steigert sich der Verkehr. Da ist es kein Wunder, wenn die Pferde oft mehr als wünschenswert angestrengt werden und infolgedessen seitens der Stadtverordneten

---

1) So wurde in diesen Bedingungen auf das in den Konzessionsbedingungen vom Jahre 1871 stipulierte Heimfallsrecht — s. oben S. 41 —, nach welchen im Jahre 1921 die Straßenbahn in der Hauptsache unentgeltlich in das Eigentum der Stadt übergehen sollte, abgeändert. Diese unglückliche Maßregel suchte man später, im Jahre 1895, damit zu verteidigen, daß man sagte, die Straßenbahngesellschaft habe vollwichtige Gegenleistungen dafür geboten; zudem sei sonst von dem Konzessionar nichts zu erreichen gewesen, dem man anderenfalls eine zeitgemäße Ausgestaltung seines Betriebes nicht wohl hätte zumuten dürfen. Es wurde aber auch in Stadtverordnetenkreisen bezweifelt, ob die Stadtvertretung berechtigt gewesen sei, ohne Genehmigung der Aufsichtsbehörde auf das Heimfallsrecht zu verzichten (vergl. Protok. d. St.V., Jahrg. 1895, S. 143 f.).

2) Man hielt angeblich die Gesellschaft durch die allgemeinen Bedingungen ohnehin für genug belastet.

eine neue Bestimmung über die höchstzulässige Besetzung der Wagen und eine Minimalfahrzeit für die Wagen verlangt wird, damit Unglücksfälle und Tierquälereien vermieden würden. Auch wird es übel vermerkt, daß für Teilstrecken Sonntags höhere Preise als in der Woche verlangt werden. Auf den diesbezüglichen Wunsch des Rates der Stadt verzichtet die Gesellschaft allerdings vom 1. April 1887 ab auf die inzwischen für die Sonn- und Feiertage eingeführte Fahrpreiserhöhung der 10 Pf.-Teilstrecken auf 15 Pf.[1]).

Auf andere Wünsche des Rates einzugehen, weigert sich dagegen die Gesellschaft beharrlich, und es hören auch unter der Geltung der neuen Bedingungen die Streitigkeiten zwischen Stadtgemeinde und Pferdebahngesellschaft nicht auf. So bestreitet diese dem Rate der Stadt das Recht, ihr die Legung eines zweiten Gleises vorzuschreiben, zumal sie nach den Konzessionsdekreten nur auf eingleisige Herstellung der Strecken auch finanziell sich eingerichtet habe[2]). Doch wird dem Rate von seiten seiner vorgesetzten Behörde dieses Recht bestätigt, denn die Aufstellung der Konzessionsbedingungen sei als eine ortspolizeiliche Regelung der in § 37 der Reichsgewerbeordnung gedachten Art zu erachten, und in Wesen und Zweckbestimmung einer solchen liege es, daß durch sie keineswegs eine für alle Zeiten gleichmäßige und unabänderlich maßgebende Ordnung des Verkehrs geschaffen werden könne und solle.

Erheblichere Differenzen entstehen zwischen der Pferdebahngesellschaft und der Stadtgemeinde, als diese eine Beteiligung an der Rentabilität des Pferdebahnbetriebes verlangt in Gestalt einer Jahresabgabe pro Kilometer Streckenlänge. Zwar war in den Konzessionsbedingungen vom Jahre 1871 von der Erhebung einer Abgabe für die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze ausdrücklich abgesehen worden, „da das Unternehmen nur zur Beförderung des Verkehrs, nicht zur Einnahmequelle für die Gemeinde konzessioniert wird“[3]). Doch kam man von diesem stolzen Standpunkt immer mehr ab, als einerseits die Jahresdividende der Gesellschaft vom Durchschnittssatz der ersten Jahre von $4^1/_2$ Proz. dauernd auf 6 Proz.[4]) und darüber

1) Sie schätzt den dadurch entstehenden Einnahmeausfall auf jährlich 30000 M.

2) Nicht lange danach, im Jahre 1889, streitet man sich dann um die Frage, ob im gegebenen Falle ein Doppelgleis nötig sei.

3) Siehe oben S. 42.

4) 1882/83 und folgende Jahre, vgl. unten S. 99.

sich erhob, und andererseits den steigenden Ausgaben der Stadtgemeinde gegenüber dieser eine neue Einnahmequelle nur zu sehr erwünscht war.

Um die Pferdebahngesellschaft diesen Wünschen geneigt zu machen, griff man wiederum zu dem alten Mittel, ihr, solange sie sich nicht gefügig zeigte, die Konzession zu neuen Linien zu versagen. Dieses Mittel zeigte sich allerdings wieder als ein zweischneidiges insofern, als die Gesellschaft nun ihre neuen Konzessionsgesuche zurückzog, worunter der Verkehr natürlich nicht wenig zu leiden hatte. Hatte man es doch auch versäumt, in die neuen Bedingungen vom Jahre 1881 eine Bestimmung aufzunehmen, mittelst deren man die Gesellschaft zur Herstellung einer neuen Linie unmittelbar hätte anhalten können[1]).

Die Gesellschaft behauptete, die Einführung einer Gewinnbeteiligung für die Stadtgemeinde werde ihre Lebensfähigkeit in Frage stellen. Man befinde sich überhaupt im Irrtum über ihre Lage. Zunächst sei unrichtig die Ansicht des Rates, daß der Gesellschaft bis zu einem gewissen Grade ein ausschließliches bezw. bevorzugtes Recht auf Benutzung der öffentlichen Straßen eingeräumt, die Gesellschaft also vor der übrigen Industrie und der gesamten Einwohnerschaft bevorzugt sei. Denn die Pferdebahngesellschaft benutze Straßenstrecken genau so wie jeder andere Industrielle, und wenn die übrigen den Pferdebahnwagen auszuweichen hätten, da diese der Natur der Sache nach dies nicht könnten, so sei darin eher ein Nachteil als ein Vorteil zu erblicken. Denn so stehe die Gesellschaft den Beschädigungen durch andere Geschirrführer schutz- und machtlos gegenüber, zumal nach dem bürgerlichen Recht diese selbst, obgleich durchweg unpfändbar, nicht aber die Eigentümer der Geschirre für den Schaden aufzukommen hätten. Dazu komme noch, daß sie, dem Haftpflichtgesetz vom Jahre 1871 unterliegend, nicht nur für das Verschulden ihrer Beamten, sondern selbst für den Zufall einzustehen habe, obgleich sie gar nicht in der Lage sei, wie die Eisenbahnen Schutzmaßregeln zu treffen, z. B. durch Absperren der Gleise, Untersagen ihres Befahrens oder Betretens. Obgleich sonach ihre Bahntrakte nicht nur von ihr allein, sondern mindestens im selben Maße auch von anderen Fuhrwerken benutzt würden, wodurch sich für sie gerade oft genug Betriebsstörungen ergäben, habe die Gesellschaft nicht nur bei Anlegung der Strecke die Bahntrakte zu pflastern, sondern auch für ihre Unterhaltung ausschließlich und allein aufzukommen. Und zwar

1) Vergl. oben S. 48.

habe die Leipziger Pferdebahngesellschaft hierfür verhältnismäßig mehr Ausgaben als irgend eine andere im ganzen Deutschen Reiche; sie habe dafür jährlich 60 bis 62000 M. aufzubringen, d. h. beispielsweise dreimal soviel wie im Verhältnis die Pferdebahngesellschaft in Dresden. Abgesehen davon, gewähre sie 322 städtischen Rats- und Polizeibeamten freie Fahrt und anderen städtischen Beamten sowie denen einiger gemeinnützigen Anstalten freie Fahrt oder doch wenigstens große Ermäßigung des Fahrpreises. Dagegen bezahle die Stadt Berlin für solche Leistungen jährlich eine angemessene Pauschalsumme, wie das auch die Oberpostdirektion zu Leipzig ihr selbst gegenüber hinsichtlich ihrer Unterbeamten tue.

Um zu zeigen, daß es ihr Ernst mit ihren Behauptungen ist, kündigt die Gesellschaft dem Rate an, daß sie vom 1. Januar 1884 ab keine Freikarten etc. mehr für seine Beamten ausstellen werde. Darauf verzichten Rat und Polizeiamt umgehend auf solche Vergünstigungen für sofort, doch empfinden sie bald die Unannehmlichkeiten dieses Zustandes, berechnet doch das Polizeiamt den jährlichen Dienstaufwand für dienstliche Fahrten mit 1400 M., während der Rat für Benutzung der Pferdebahn für das Jahr 1888 1500 M. einstellen zu müssen glaubt. So ist man froh, als nach wenigen Tagen die Pferdebahngesellschaft den Rats- und Polizeibeamten wieder freie Fahrt gewährt, nunmehr allerdings gegen eine jährliche Pauschalsumme, die auf seiten des Rates 800 M., auf seiten des Polizeiamtes 500 M. beträgt.

Kapitel III.

Der Nachtrag zu den Konzessionsdekreten und die Einführung der Kilometergebühr.

Da die Stadtvertretung, zuerst im Jahre 1884, eine Beteiligung an der Rentabilität der Straßenbahn wünschte, widrigenfalls sie neue Linien nicht konzessionieren werde, so unterblieb vorläufig, weil die Pferdebahngesellschaft nicht nachgeben mochte, die Erbauung neuer Linien in der Stadt. Die Gesellschaft brach späterhin, im Jahre 1887, auch die Unterhandlungen mit den Gemeinden Kleinzschocher und Möckern ab, da die Stadt schließlich noch verlangte, daß die von ihr beanspruchte Jahresabgabe auch für die Kilometerzahl der Bahnstrecken mit in Rechnung komme, welche zwar außerhalb der Stadt Leipzig,

jedoch auf solchen Straßen lägen, für welche in der betreffenden Gemeinde eine Gemeindeabgabe nicht zu entrichten wäre.

Doch zwangen die Bedürfnisse des Verkehrs die Parteien endlich zum Frieden, und so kam unter dem 10. April 1889 zwischen Pferdebahngesellschaft und Stadtgemeinde eine Einigung in einem Nachtrag zu den Konzessionsdekreten vom Jahre 1871 und 1881 zustande.

Dadurch wird im wesentlichen Folgendes bestimmt: Die Pferdeeisenbahn verpflichtet sich, für die Benutzung der Straßen und Plätze der Stadt zum Betriebe von Pferdeeisenbahnen, und zwar für die von ihr bisher gebauten und die noch zu konzessionierenden Linien eine Jahresabgabe an die Stadt Leipzig zu zahlen, und zwar auf Straßen innerhalb des jetzigen Stadtbezirks, sowie auf solchen Straßen außerhalb dieses Bezirks, welche von der Stadt Leipzig unterhalten werden, pro Kilometer, das Doppelgleis einfach gerechnet: 350 M. bei einer in demselben Jahres auf die Stammaktien der Gesellschaft verteilten Dividende von 5 Proz. oder weniger, 400 M. bei einer solchen von 5 bis 6 Proz., 450 M. bei 6 bis 7 Proz., 500 M. bei über 7 Proz. Dividende[1]). Bei Anschluß von Vororten werden für diejenigen Strecken, welche in den Vororten liegen, dieselben Abgaben erhoben.

Dagegen wird die Konzessionsdauer für alle jetzt bestehenden[2]) Linien auf die Zeit bis zum 31. Dezember 1921 festgesetzt. Und alle bis zum 31. Dezember 1891 konzessionierten oder doch betriebsfähig hergestellten Linien unterliegen derselben Bestimmung.

Der Gesellschaft wird die Legung weiterer Doppelgleise auf bestimmten Linien im selben Jahre 1889 genehmigt resp. vorgeschrieben. Ferner wird ihr zur Erbauung einer neuen Linie nach Möckern und zur Verlängerung derjenigen in Thonberg Konzession erteilt und sie zu deren Ausführung verpflichtet; ebenso zur Erbauung der Linien Plagwitzer Straße—Kleinzschocher und Neustadt—Altschönefeld für den Fall, daß die dortigen Grundstücksbesitzer und Industriellen einen einmaligen Beitrag à fond perdu zahlen und die Gemeinden Areal zur Anlegung von Depots überlassen.

Sobald die Straßenreinigung von der Stadt übernommen ist, soll von ihr auch die Reinigung des Pferdebahngleises unter folgenden Bedingungen ausgeführt werden:

---

1) Die Abgaben der Gesellschaft betrugen demnach z. B. im Jahre 1894 14206 M.

2) Deren Konzession nach den Bedingungen vom Jahre 1881 sonst 1911 erlöschen würde.

Die Stadt reinigt das Pferdebahngleis — auch die Schienenrillen — in den regulativmäßigen Zwischenräumen von Schmutz und Schnee, und fährt diese auch ab. Dafür zahlt die Gesellschaft der Stadt eine Entschädigung von jährlich 25 Pf. per Quadratmeter der zu reinigenden Flächen. Außerdem liegt der Gesellschaft, solange die Straßenreinigung von der Stadt nicht übernommen ist, die Reinigung der Gleisstrecken insoweit ob, als sie nicht von den Adjazenten zu bewirken ist. Diese Reinigung übernimmt die Stadt wie bisher für Rechnung der Gesellschaft zum Selbstkostenpreise.

Zur Entfernung des Schnees darf die Gesellschaft auf asphaltierte Straßen Salz streuen nur unter der Bedingung, daß sie sich verpflichtet, den Durchschnittssatz der Unterhaltungskosten, und zwar für eine Breite von 5,6 m bei Doppelgleisen, nebst 50 Proz. Zuschlag zu zahlen.

Die Reparaturen des Pflasters innerhalb der Pferdebahngleise bezw. der durch die bestehenden Konzessionsbedingungen bestimmten Streifen, und zwar auch der gepflasterten Strecken der Vororte, wenn und sobald die Einverleibung der letzteren stattgefunden, werden ausschließlich von der Stadt ausgeführt, und es zahlt die Gesellschaft hierfür jährlich 6 Pf. für den Quadratmeter der von ihr zu unterhaltenden Fläche. Dieser Satz soll jedoch nur auf 5 Jahre versuchsweise für die Stadt verbindlich sein, so daß dann eventuell das alte Konzessionsverhältnis eintritt.

Die durch diesen Nachtrag nicht berührten Bestimmungen bleiben auch fernerhin in Kraft.

Wegen der über das Stadtgebiet hinausfallenden Strecken schloß die Pferdebahngesellschaft noch am 24. April 1890 einen Vertrag mit der Amtshauptmannschaft und im Juni desselben Jahres auch mit dem preußischen Eisenbahnfiskus ab.

Auf den neuen Linien wurde der Oberbau mit Phönix-Schienen hergestellt, welche weit tragfähiger als die bisher benutzten sind, und in deren breiten Kopf die Rille für die Flanschen der Räder eingeschnitten bezw. eingewalzt ist. Damit wurde der Übelstand vermieden, der sich bei dem Haarmannschen System herausstellte, daß nämlich die Rillen zwischen den beiden Schienen durch deren Auseinandergehen zu breit wurden. Trotzdem kamen noch im Jahre 1892 unaufhörliche Klagen über Hängenbleiben der Pferde in den Schienen vor, ein Zeichen, daß mit dem Auswechseln der Schienen auf den alten Linien doch wohl zu langsam vorgegangen wurde.

Hauptsächlich rührten diese Klagen selbstverständlich von den alten Freunden der Pferdebahngesellschaft, den Droschkenkutschern, her.

Natürlich kam es auch bald wieder zu Differenzen zwischen der Stadt und der Pferdebahngesellschaft. Diesmal wegen der Kosten der Straßenreinigung. Darüber einigte man sich unter dem 12. April 1894 dahin, daß die Stadtgemeinde fortan die Straßenreinigung für 9 Pf. pro Quadratmeter der zu unterhaltenden Fläche ausführt und die Gesellschaft an Beiträgen für Aufseherlöhne und Geräteaufwand bei der Straßenreinigung vom 1. Januar 1894 ab pro Monat 200 M. pauschal zahlt. Auch wird der Vertrag mit der Stadt betr. Freikarten verlängert, mit dessen Nichtverlängerung die Gesellschaft gedroht hatte.

Inzwischen war der Verkehr fortgesetzt gestiegen, so daß die Pferdebahn ihn oft nur unter den größten Anstrengungen von Angestellten und Tieren zu bewältigen vermochte. Bezüglich der Pferde wendet sich deshalb der Tierschutzverein mit dem Gesuch an den Rat, diese der Stadt Leipzig unwürdigen Zustände zu beseitigen und der zur Tierquälerei werdenden Ausnutzung der Pferde[1]) Einhalt zu tun, da der weitaus größte Teil der Tiere in geradezu kläglichem Zustande sich befinde. . . . Der Angestellten nimmt sich kein Verein an.

Kapitel IV.

Die Einführung der elektrischen Straßenbahnen.

Man hatte in Leipzig schon früh den Gedanken in Erwägung gezogen, bei der Pferdebahn die tierische Triebkraft durch eine elementare Maschinenkraft zu ersetzen und damit mancherlei Übelständen abzuhelfen. Schon im Jahre 1876 erbot sich ein auswärtiger Unternehmer, die Pferdeeisenbahn mit Dampfkraft zu betreiben. Doch schien dem Rate das nicht angebracht, weil der Betrieb einer Dampfstraßenbahn innerhalb der nicht sehr breiten Straßen mit vielen Unzuträglichkeiten und Gefahren verknüpft sein würde. Erkundigungen in Berlin, Hamburg, Cassel und Colmar[2]), die der Rat über die dort mit der

---

1) Die Pferde wurden im Durchschnittsalter von 5 Jahren, also im besten Alter, zum Zuge verwendet. Trotzdem waren sie höchstens 4 Jahre lang im Tramwaydienste brauchbar.

2) Die erste Dampfstraßenbahn wurde 1877 in Berlin eröffnet, andere Städte folgten bald nach. Doch kam man meist auch ebenso schnell wieder davon ab, zum

Dampfstraßenbahn gemachten Erfahrungen einzog, konnten ihn in seinem ablehnenden Standpunkt nicht wankend machen. Denn an Klagen über Belästigung durch Rauch, Aschesprühen, ausströmenden Dampf, lärmendes Geräusch und andere mit dem Dampfbetrieb verbundene Mängel fehlte es keineswegs.

Auch die mit Gas betriebenen Straßenbahnen in anderen Städten konnten zur Nachfolge nicht verlocken. Denn auch damit waren zu viel Übelstände verknüpft, wie unsanftes, stoßweises Bewegen, übler Gasgeruch und lästiges Geräusch, das während des Stillstehens des Wagens durch die weiter in Bewegung bleibenden Schwungräder hervorgerufen wurde [1]).

Dem Ideal städtischer Straßenbahnen schienen erst die mit Elektrizität betriebenen nahezukommen. Bei diesen findet das Prinzip der Kraftübertragung durch die Elektrizität Anwendung. Die Elektrizität wird auf der Kraftstation durch eine sogen. Dynamomaschine erzeugt und wird der Richtung des Bahngleises entsprechend auf die Wagen übertragen in der Weise, daß eine zum Wagen gehörige Triebmaschine, d. i. eine sekundäre Dynamomaschine, in Bewegung gesetzt wird, welche die mitgeteilte Bewegung auf mechanischem Wege auf die Räder des Wagens übermittelt. Doch auch diesen Straßenbahnen brachte man, obwohl sie nach den kleineren Versuchen auf der Berliner Gewerbeausstellung von 1879 und auf den Ausstellungen zu Düsseldorf und Frankfurt a. M. in kleinerem Maßstabe in Großlichterfelde und 1884 in größerem auf der Linie Frankfurt—Offenbach die Vorzüge des elektrischen Betriebes bewährt hatten, bis in die 90er Jahre [2]) ein großes Mißtrauen entgegen. Man stellte ihren Vorzügen mit Nachdruck die Nachteile entgegen: Verunstaltung des Straßenbildes durch das Drahtnetz der Oberleitung, Gefahr bei Reißen der Leitungsdrähte, störende Einflüsse verirrter Ströme auf Telephon- und Telegraphenleitungen, auf wissenschaftliche (physikalische und physiologische) Institute, elektrolytische Wirkungen auf Gas- und Wasserleitungen.

Teil wegen der hohen Betriebskosten, vor allem aber wegen des siegreichen Wettbewerbes der Elektrizität. Während 1889 in 10 deutschen Städten Dampfstraßenbahnen bestanden, gab es deren 1890: 9, 1892: 12, 1894: 15, 1897: 8, 1898: 6, 1899: 5.

1) Die wenigen Straßenbahnen, die in Deutschland mit Gas betrieben wurden, wie in Dessau und Hirschberg i. Schl., haben längst dem elektrischen Betrieb weichen müssen.

2) In den Jahren 1884—1892 wurden in Deutschland nur noch zwei elektrische Bahnen, die in Bremen und Halle erbaut.

Doch überwog schließlich die Schätzung der großen Vorteile des elektrischen Betriebes. Als solche zeigten sich immer mehr folgende: Bequemes Anfahren und sicheres schnelles Anhalten der Wagen; Sicherheit bei Regulierung der Geschwindigkeit; geringere Raumbeanspruchung gegenüber der Pferdebahn, da die Bespannung wegfällt; Schonung des Pflasters und Reinhaltung der Straßen; größere Leistungsfähigkeit in Bewältigung des Menschenverkehrs, zumal im Bedarfsfalle ein Motorwagen einen oder mehrere Anhängewagen mitziehen kann; Möglichkeit, mit größerer Geschwindigkeit zu fahren als bei Anwendung tierischer Zugkraft; Überwindung starker Steigungen (bis zu 10 Proz.), welche schon bei Dampfadhäsionsbahnen nicht mehr zulässig sind. Die wirtschaftlichen Vorteile liegen in den weit geringeren Betriebsausgaben, als solche bei Anwendung tierischer oder anderer Zugkraft aufzuwenden sind. Denn da die fortschreitende Technik lehrte, immer sparsamer und vorteilhafter mit der elektrischen Kraft umzugehen, gestaltete sich der Betrieb immer billiger. Die größere Rentabilität gab wiederum die Möglichkeit zur Herabsetzung der Tarife, was große sozialpolitische Bedeutung namentlich für die ärmere Stadtbevölkerung gewann: Die billigere, dabei leistungsfähigere Kraft der Elektrizität gestattet eine Verlängerung der Straßenbahnen selbst in die entfernt gelegenen Vorstädte, so daß auch diesen der bis dahin fehlende Vorteil einer bequemen, schnellen und billigen Verbindung mit dem Zentrum der Stadt zuteil wird.

Die Verbindung einzelner Vororte mit der inneren Stadt wie auch verschiedener Stadtteile untereinander hatten in Leipzig schon lange sich als einer Verbesserung dringend bedürftig erwiesen. Man hatte deshalb auch schon im Jahre 1890 verschiedene Projekte einer Beratung unterzogen, die schließlich im folgenden Jahre zur Erteilung einer Konzession für den Betrieb von Omnibuslinien führte. Doch gelang es den Konzessionaren nicht, die Mittel dazu flüssig zu machen. Und zwar war die Hauptursache dieses Mißerfolges die, daß am Anfang der neunziger Jahre das Interesse der kapitalkräftigen Bevölkerungskreise sich endlich den elektrischen Straßenbahnen zuwandte.

So wurde in Leipzig am 16. September 1892 der Rat der Stadt ersucht, einem Projekte zur Verbindung der Orte Klein-Zschocher und Schleußig mit der Stadt durch eine elektrische Straßenbahn statt durch Omnibusverkehr zuzustimmen und die Erlaubnis zur Vornahme der erforderlichen Vorarbeiten zu erteilen. Als der Rat diesem Gesuche nachgab, durch das Beispiel anderer Städte, wie Hannover, Breslau,

Chemnitz und Dresden[1]) ermutigt, wurde auf weitere Gesuche derselben Unternehmer zu einer zweiten Linie und schließlich für das ganze von der nachmaligen Leipziger Elektrischen Straßenbahn ausgeführte und betriebene Netz die Erlaubnis zur Herstellung einer elektrischen Bahnanlage erteilt.

Wie aber über die Regelung der Pferdebahnverhältnisse allgemeine landes- oder ortspolizeiliche Bestimmungen in Sachsen nicht bestanden, so war dies noch weniger bezüglich der neuen Materie der elektrischen Straßenbahnen der Fall[2]). Deshalb wurde am 29. Dezember 1892 eine Ministerialverordnung erlassen, nach welcher die Erteilung der Konzession zu Anlage und Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn unter Anwendung elementarer Kraft Ausfluß der Staatshoheit ist und nach Maßgabe der Königlichen Verordnung über die Ressortverhältnisse in Eisenbahn etc. -Angelegenheiten vom 26. Juni 1851 den obersten Staatsbehörden zusteht. Und zwar hat die Konzessionserteilung nach der Verordnung, die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betreffend, vom 30. September 1872, auf Grund eines von den Ministerien des Innern und der Finanzen zu prüfenden und festzustellenden, alle Einzelheiten der Anlage, insbesondere auch der Richtungslinien der Bahn umfassenden Projektes zu erfolgen.

Hiernach war der Antrag auf Konzessionierung von dem Rate der Stadt zunächst dem Ministerium zur Kenntnis zu bringen.

Um aber von Anfang an sich schon bei den bevorstehenden Verhandlungen über die Einführung elektrischer Straßenbahnen auf bestimmte allgemeine Normen stützen zu können, stellten Rat und Stadtverordnete, wie sie es im Jahre 1881 hinsichtlich der Pferdebahn getan hatten, nunmehr im Jahre 1893 allgemeine Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig auf, die im wesentlichen Folgendes bestimmten:

Die Genehmigung wird dem Nachsuchenden, dessen Sitz und Gerichtsstand in Leipzig sein muß und dessen Unternehmen in keiner

1) In diesen Städten treten schon im folgenden Jahre 1893 elektrische Straßenbahnen in Betrieb.

2) In Preußen sind die Verhältnisse der Bahnen unterster Ordnung durch das Gesetz über die Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 mit Gesetzeskraft vom 1. Oktober 1892 geregelt worden. Dadurch sind die preußischen Straßenbahnen ohne Unterschied, ob sie mit Pferde- oder einer anderen Zugkraft betrieben werden, zu Kleinbahnen und damit zu einer Abart der Eisenbahnen geworden, so daß sie aufgehört haben, öffentliche Fuhrbetriebe im Sinne des § 37 der Reichsgewerbeordnung zu sein.

Weise mit anderen, insbesondere auswärtigen Unternehmungen[1]) verbunden werden darf, nur für bestimmte Straßen und Plätze erteilt. Ihm ist verboten, Elektrizität zu Zwecken der Beleuchtung oder des Motorbetriebes an Dritte abzugeben.

Die Konzession wird auf 40 Jahre von Beginn des Betriebes auf der ersten Linie an auch für die später genehmigten Linien erteilt. Nach dieser Zeit geht die gesamte Anlage mit allem Zubehör[2]) insbesondere mit den außerhalb des Stadtbezirkes liegenden Teilen der elektrischen Bahn ohne Entgelt in das Eigentum der Stadtgemeinde über[3]). Ausgenommen sind hiervon jedoch die in den letzten 5 Jahren angeschafften Motorwagen und die für die Zwecke der elektrischen Straßenbahn dienenden Grundstücke des Unternehmers nebst den auf diesen Grundstücken errichteten Gebäuden und den in ihnen befindlichen maschinellen Einrichtungen und sonstigem Zubehör. Diese Vermögensstücke sind dem Rate der Stadt, wenn er darauf Anspruch macht, gegen Erstattung des Taxwertes zu überlassen.

Die Genehmigung erlischt vor Ablauf der Konzessionsdauer, wenn der Unternehmer seine Zahlungen einstellt, oder wenn über sein Vermögen das Konkursverfahren eröffnet wird.

Auch kann die Stadt vor Ablauf der Konzessionszeit, jedoch nur nach vorangegangener 12-monatiger Kündigung nach Ablauf des 20., 25., 30. und 35. Jahres die Gesamtanlage einschließlich aller Erweiterungen nach Taxe käuflich übernehmen[4]).

---

1) Betreffs Unterhandlungen mit auswärtigen Unternehmern hatte man üble Erfahrungen gemacht.

2) Bekanntlich ein juristischer Begriff, dessen Umfang und Inhalt sich nach dem maßgebenden bürgerlichen Recht richtet.

3) So wurde das bereits 1871 stipulierte, jedoch 1881 aufgegebene Heimfallsrecht wieder hergestellt. Damit die Stadt nach Beendigung der 40jährigen Konzessionsdauer auch ein wertvolles und betriebsfähiges Unternehmen erhalte, wurde in § 18 dieser Bedingungen bestimmt, daß der Rat alle zeitgemäßen Neuerungen zur Einführung vorschreiben kann.

4) Der Kaufpreis wird solchenfalls in der Weise ermittelt, daß über die Gesamtanlage eine Taxe aufgenommen wird, für die der Zeitpunkt der Übernahme maßgebend zu sein hat. Und zwar ist zu bezahlen: Wenn die Übernahme der Anlage nach 20 Jahren stattfindet, der volle Taxpreis nebst dem 13fachen Betrag des jährlichen Reingewinns, der nach dem Durchschnittsergebnis der letzten 5 Jahre zu ermitteln ist. Nach 25 Jahren drei Viertel dieses Taxwertes und der $10^3/_4$fache Betrag des wie erwähnt berechneten Reingewinnes. Nach 30 Jahren die Hälfte des Taxwertes nebst dem 8fachen Reinertrag. Nach 35 Jahren ein Viertel des Taxwertes nebst dem $4^1/_3$fachen Reinertrag. Über die Berechnung des Reingewinnes, insbesondere die Höhe der Abschreibungen sind besondere Vor-

Im übrigen erlöschen die Rechte des Unternehmers, wenn er den Betrieb einstellt, ohne durch höhere Gewalt oder behördliche Anordnung dazu gezwungen zu sein, wenn er den behördlich auferlegten oder vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen nicht nachkommt, wenn ihm die zur Durchführung des Betriebes erforderlichen Mittel durch Beschlagnahme oder Zwangsvollstreckung ihrer Bestimmung entzogen werden oder endlich, wenn seitens des Königlichen Ministeriums dem Rate der Stadt die Zurücknahme der Konzession aufgegeben wird.

Nach Ablauf der ersten 3 Betriebsjahre, von der tatsächlichen Eröffnung der ersten Strecke an gerechnet, hat der Unternehmer ohne Rücksicht auf seine sonstigen Steuern und Abgaben an die Stadtgemeinde eine besondere jährliche Abgabe zu entrichten, die zunächst 2 Proz. des gesamten, auf allen Teilen der Anlagen in und außerhalb des Stadtgebietes erhobenen Fahr- oder Frachtgeldes beträgt und nach je 5 Jahren um 1 Proz. bis zur Höhe von 5 Proz. wächst[1]).

Außerdem ist der Unternehmer verpflichtet, den Bahnkörper zuzüglich des ganzen Mittelstreifens zwischen Doppelgleisen und von je 50 cm auf den Außenseiten der Gleise unter Befolgung der hierüber jeweilig bestehenden allgemeinen Vorschriften der Straßenpolizei rein zu erhalten. Bezüglich der Strecken, welche er einer anderen Straßenbahn zur Mitbenutzung überlassen muß, kann er von dieser Bahn die Hälfte der ihm durch die Straßenreinigung erwachsenden Kosten zurückverlangen. Wird die Straßenreinigung von der Stadt übernommen, so muß trotzdem der Unternehmer der ihm bis dahin obliegenden Reinigungspflicht auf Verlangen des Rates der Stadt auch fernerhin genügen.

Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, den Bahnkörper und die ihm sonst zur Reinigung überlassenen Straßenteile nach Vorschrift des Rates der Stadt herzustellen und in gutem Zustand zu erhalten, widrigenfalls der Rat die nötigen Arbeiten auf seine Rechnung auszuführen berechtigt ist[2]). Für jeden Unfall und Schaden, der daraus

---

schriften gemacht. Die auch nach Ablauf der Konzessionszeit zu bezahlenden Vermögensstücke der Unternehmer sind auch bei früherer Übernahme der Anlage seitens der Stadt nach Taxe zu übernehmen.

1) Das würde im Durchschnitt, auf 40 Jahre berechnet, eine Abgabe von $3^7/_8$ Prozent p. a. der Gesamteinnahme aus Fahr- und Frachtgeldern ergeben, d. h., wie man berechnete, eine 10mal höhere Abgabe als bisher (vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 218 f.).

2) Durch diese Bestimmung sollen Streitigkeiten über Zeit, Art, Umfang dieser Befestigung etc., wie sie in den letzten Jahren zwischen der Straßenbahngesellschaft und der Stadtgemeinde bestanden, für die Zukunft ausgeschlossen werden. Es wurde berechnet, daß so etwa der siebente Teil der Fahrbahnflächen

entsteht, daß eine Schiene über die angrenzende Straßenoberfläche hervorragt, hat der Unternehmer aufzukommen; überhaupt haftet er für alle Schäden, die infolge der Herstellung oder des Betriebes der Straßenbahn entstehen, allein.

Für Nachteile, die dem Betriebe dadurch erwachsen, daß auf Anordnung von Behörden auf öffentlichen „Verkehrsräumen" Arbeiten vorgenommen oder daß solche Räume gesperrt werden, kann der Unternehmer Schadloshaltung nicht fordern.

Falls bei Erbauung neuer Straßenbahnlinien durch die Stadtgemeinde oder dritte Personen diese Linien die des Unternehmers kreuzen, so hat er ihnen auf die Länge von höchstens 400 m die Mitbenutzung seiner Gleise zu gestatten gegen Erstattung der Hälfte der Unterhaltungskosten dieser Länge.

Dem Rate ist im dienstlichen Interesse eine von ihm nach pflichtmäßigem Ermessen zu bestimmende Anzahl von Freikarten zu überlassen.

Der Unternehmer sowie seine Leute und Angestellten unterstehen in jeder Beziehung der allgemeinen polizeilichen Aufsicht und sind verpflichtet, den innerhalb der Zuständigkeit von Rat, Polizeiamt oder deren Beamten erlassenen Anordnungen unbedingt Folge zu leisten. Auch unterwirft sich der Unternehmer allen jeweilig geltenden polizeilichen Vorschriften, ohne hieraus Regreßansprüche gegen die Stadt herleiten zu können.

Solange der 10 Pf.-Tarif nicht eingeführt ist, erfolgt die Feststellung des Fahrgeldes nach billigem Ermessen unter Erwägung aller Umstände durch den Rat der Stadt als Wohlfahrtspolizei, auf deren Verlangen auch neue Sicherheitsvorkehrungen jederzeit getroffen, Haltestellen errichtet oder geändert und Wartehallen gebaut werden müssen.

Auch die Feststellung des Fahrplanes unterliegt der Genehmigung des Rates der Stadt. Nicht minder bleiben der polizeilichen Genehmigung vorbehalten die Fahrgeschwindigkeit, wie Umfang und Bau der Wagen, ebenso die Bestimmung darüber — wenn auch nach Möglichkeit oberirdische Leitung genehmigt werden soll — für welche Strecken ober- und für welche unterirdische Führung der Leitungsdrähte gefordert werden soll. In dieser Hinsicht können Stadtgemeinde und Rat späterhin Änderungen sowie auch die Einführung aller bewährten Verbesserungen auf dem Gebiete elektrischer Straßenbahnen

---

von der Straßenbahngesellschaft zu unterhalten sein würde (vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 219).

verlangen, ohne daß deshalb dem Unternehmer ein Recht auf Entschädigung zustünde. Ob eine Neuerung als „bewährte Verbesserung" anzusehen ist, bestimmt der Rat der Stadt nach billigem Ermessen.

Mit anderen Behörden sowie mit Privatberechtigten hat der Unternehmer nötigenfalls selbst eine Einigung herbeizuführen und eventuell die Kosten des Enteigungsverfahrens und der Enteignung selbst zu tragen.

Dem Rat oder dessen Beauftragten muß der Unternehmer jederzeit vollständige Einsicht in die ordnungsmäßig geführten Bücher in seinen Geschäftsräumen gestatten, auch zugeben, daß zur Überwachung der städtischen Abgaben eine besondere Kontrolle eingerichtet wird.

Für Erfüllung aller behördlich auferlegten und vertragsmäßig übernommenen Verpflichtungen ist von dem Unternehmer eine Kaution von 100000 M. beim Rate der Stadt zu hinterlegen.

Wenn nachgewiesen wird, daß zum Bau und Betriebe einer projektierten elektrischen Straßenbahn genügende Mittel bereit gestellt sind, — worüber das alleinige Ermessen des Rates entscheidet, — wird mit dem Unternehmer, vorbehaltlich der Zustimmung der Stadtverordneten, weiter verhandelt werden.

Es bleibt vorbehalten, diese Bedingungen weiter auszuführen bezw. zu ändern, vorbehalten bleiben insbesondere noch alle polizeilichen, auf den Betrieb bezüglichen Bestimmungen.

Alle aus diesen Bedingungen, aus weiteren Verträgen, sowie alle aus Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen entspringenden Streitigkeiten werden unter Ausschluß des Rechtsweges durch ein aus drei unbeteiligten Personen, von denen je eine vom Rat der Stadt und dem betreffenden Unternehmer zu ernennen ist, für jeden einzelnen Fall zu bildendes Schiedsgericht entgültig entschieden.

Zu diesen von der Stadtvertretung aufgestellten Bedingungen erging dann eine Ministerialverordnung vom 12. Oktober 1894, die Folgendes bestimmte:

Sowohl über den Bau als über den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen steht der Staatsregierung die Oberaufsicht zu. Infolgedessen bezeichnen die Ministerien der Finanzen und des Innern den Unternehmern einer solchen Straßenbahn einen Vertreter, dessen Anordnungen die Unternehmer nachzukommen haben, während sie ihrerseits einen in Leipzig wohnenden sachverständigen Beamten als ihren Vertreter gegenüber der Staatsregierung dieser zur Bestätigung vorzuschlagen haben.

Die genannten beiden Ministerien bezeichnen den Unternehmern auf Grund ihrer gemeinschaftlichen Verordnungen: die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privatbahnen betreffend vom 30. September 1872, diejenigen Unterlagen, welche vor Inangriffnahme des Baues der Bahn oder einzelner Objekte beim Ministerium des Innern zur Prüfung und Feststellung einzureichen sind.

Die Konzession wird lediglich zum Zwecke der Personalbeförderung einschließlich des Passagiergepäcks erteilt. Die Beförderung von Gütern bedarf ebenso wie die Bildung von Zügen, welche aus mehr als 2 Wagen bestehen, besonderer Genehmigung.

Für alle Ansprüche, welche aus Anlaß des Baues und des Betriebes der Bahn, wegen etwaiger Beschädigung von Personen und Sachen, namentlich auch infolge eines durch die Bahn verursachten Brandes erhoben werden, haben die Unternehmer aufzukommen. Diese erkennen insbesondere an, daß bei etwaigen Betriebsunfällen gegenüber dem Bahnpersonal sowie gegenüber dem Publikum die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juli 1871 zur Anwendung zu kommen haben.

Alle auch künftig zu erlassenden einschlägigen Reichs- und Landesgesetze und Verordnungen werden ohne weiteres für die Unternehmer verbindlich. Auch haben die Unternehmer sich allen Bedingungen zu unterwerfen, welche von der Reichspost- und Telegraphenverwaltung bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn gestellt werden. Ferner haben sie die Genehmigung der betreffenden fiskalischen oder Gemeindeverwaltung oder der beteiligten Privaten, deren Areal sie mitbenutzen oder berühren, besonders einzuholen.

Der Ortspolizeibehörde bleibt vorbehalten, im Interesse der Ordnung und der Sicherheit des Verkehrs polizeiliche Bestimmungen zu erlassen. Insbesondere unterliegen die Fahrpläne und Tarife der Genehmigung der Ortspolizeibehörde.

Die Konzession wird auf 40 Jahre, von der Betriebseröffnung an gerechnet, erteilt, doch bleibt die frühere an keinen Termin gebundene Zurückziehung derselben für den Fall vorbehalten, daß sich aus der Art des Betriebes erhebliche Gefahren für den öffentlichen Verkehr herausstellen sollten, die sich nicht durch anderweitige Einrichtungen im Betriebe beseitigen lassen.

Zur Übertragung der Rechte und Pflichten aus der Konzession an einen anderen Unternehmer ist ebenso wie zur Erweiterung des Betriebes durch Anlage neuer Strecken die Genehmigung der Ministerien des Innern und der Finanzen erforderlich.

Zur Sicherung des Staatsfiskus wegen der von den Konzessionaren zu übernehmenden Verpflichtungen ist bei der Finanzhauptkasse eine Kaution von 10 000 M. zu hinterlegen.

Kapitel V.

Die Konzessionsverträge der beiden Straßenbahngesellschaften.

Nachdem auch die Staatsregierung die nötige Erlaubnis erteilt hatte, konnte daraufhin und auf Grund der von der Stadt aufgestellten Bedingungen nach umfänglichen Erörterungen und zahlreichen Verhandlungen am 28. Februar 1895 der Konzessionsvertrag zwischen den Beteiligten vollzogen werden.

Dabei waren auf seiten der Unternehmer die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin und ein Privatmann beteiligt. Sie übertrugen aber alsbald, wie das schon in den Konzessionsbedingungen vorgesehen war, alle ihre Rechte und Pflichten auf die Aktiengesellschaft „Leipziger Elektrische Straßenbahn", welche sich am 3. April 1893 konstituierte. Diese begann am 11. Juni 1895 mit dem Bau ihrer Linien, welchen für sie die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin ausführte.

War es auf solche Weise gelungen, der Leipziger Pferdebahn eine für die Stadtgemeinde wohltuende Konkurrenz zu schaffen, so konnte diese ältere Gesellschaft natürlich nicht müßig zusehen, wie ihr allmählich eine mit modernen und überlegenen Betriebsmitteln ausgerüstete Rivalin gegenübertrat. Daher übertrug die Leipziger Pferdebahngesellschaft gemäß der in den allgemeinen Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig gegebenen Bestimmung, daß der Unternehmer einer elektrischen Straßenbahn in Leipzig dort seinen Sitz und Gerichtsstand haben müsse und mit anderen Unternehmungen in keiner Weise verbunden sein dürfe, ihr gesamtes Unternehmen auf die Bankfirma Becker & Co. in Leipzig und die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin. Diese beabsichtigten nämlich, die sämtlichen Linien der Leipziger Pferdebahn in Zukunft mit elektrischer Kraft zu betreiben und zu dem Zwecke eine Aktiengesesellschaft mit dem Sitz in Leipzig zu gründen, welche

die alten Pferdebahnlinien sowie eine neu zu erbauende Linie Plagwitz-Kleinzschocher mit elektrischem Betrieb einrichten sollte. Zu dem allem gab die Stadtvertretung im Vertrage vom 6. Juli 1895 ihre Zustimmung, wobei sie sich die Genehmigung des Statuts der neu zu gründenden Gesellschaft ausdrücklich vorbehielt.

Bei den Verhandlungen über diese Angelegenheiten[1]) war eine Minorität in den betreffenden Ausschüssen der Stadtvertretung und ebenso im Stadtverordneten-Kollegium für Übernahme des ganzen Straßenbahnbetriebes in städtische Regie, so daß die „Elektrische" eine Einnahmequelle für die Stadt würde wie die Gasanstalten. Man müsse jetzt den Fehler vermeiden, der die elektrische Beleuchtung der privaten Unternehmung überließ. Es wurde auch die Ansicht laut, daß, wenn man den vorliegenden Vertrag ablehne, die Pferdebahn — zumal bei strenger Anwendung der Bedingungen — bald nicht mehr konkurrenzfähig sein würde, und so von der Stadt zu einem billigen Preise erworben werden könne. Jedenfalls sei eine so wichtige Angelegenheit reiflich nach allen Seiten zu prüfen.

Die Majorität war gegen die Verstadtlichung der Straßenbahnen. Es wurde von ihrer Seite als einer Stadtgemeinde nicht angemessen bezeichnet, den Konzessionaren die Konzession zu entwinden, indem man dazu beitrage, daß sie die ihnen geschaffene Konkurrenz nicht aushalten könnten. Auch seien die aus dem vorliegenden Vertrage für die Stadt erwachsenden Vorteile zu groß, als daß sie durch einen Aufschub nochmals in Frage gestellt werden dürften, zumal die Vorlage in der Ausschußberatung hinreichend geklärt sei. Man dürfe auch nicht glauben, die Genehmigung zu einer so großen, zur Kommunalisierung der Straßenbahnen nötigen Anleihe zu erhalten. Vor allem aber habe man unter den bis dahin bestehenden Verhältnissen gewisse gute Einnahmen von den Straßenbahnen bezogen, während der Betrieb in eigener Regie doch, zumal bei den neu zu konzessionierenden Linien, auch Verluste bringen könne. Denn man habe dann nicht nur ein Kapital von mehr als 20 Millionen aufzubringen, zu verzinsen und zu amortisieren, sondern auch noch die Betriebskosten zu decken und außerdem die nach dem vorliegenden Vertrage von der Gesellschaft zu entrichtende Abgabe in Höhe von ca. 400000 M. für das Budget zu erübrigen. Übrigens könne man überzeugt sein, daß die Konkurrenz der beiden Straßenbahngesellschaften für die Stadt von Vorteil sein werde, und brauche sich nicht große Sorgen darum

1) Vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, insbesondere S. 142 ff.

zu machen, daß die beiden Gesellschaften sich zu einer Interessengemeinschaft vereinigen könnten.

So konnte man in diesem dafür günstigsten Zeitpunkte sich zur Kommunalisierung der Straßenbahnen in Leipzig nicht entschließen. Damit dokumentierte die Majorität der Stadtvertretung einen Mangel an Voraussicht, den die Stadtgemeinde späterhin lange und oft zu beklagen Gelegenheit haben sollte.

Unter diesen Umständen konnte sich die Nachfolgerin der Leipziger Pferdebahngesellschaft ungestört bilden und sich nach Erhöhung des Aktienkapitals von 4500000 auf 6000000 M. als „Große Leipziger Straßenbahn“ am 15. November 1895 ins Handelsregister eintragen lassen.

Nun kamen auch hier die Verhandlungen auf Grundlage der Bedingungen über den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig und der obenerwähnten Ministerialverordnung zum Abschluß, und es wurde am 31. Dezember 1895 der Konzessionsvertrag geschlossen. Danach überträgt die Leipziger Pferdebahn-Aktiengesellschaft mit Genehmigung des Rates der Stadt Leipzig einerseits, der Bankfirma Becker & Co. und der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen andererseits alle ihr aus den Verträgen der Jahre 1871, 1881 und 1889 zustehenden Rechte und Pflichten, soweit sie nicht durch die von der Stadt aufgestellten Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig erlöschen, von und mit dem 1. Januar 1896 auf die „Große Leipziger Straßenbahn“ unter der Bedingung, daß diese den Pferdebahnbetrieb, soweit er bis dahin bestanden hat, bis zum Beginne des elektrischen Betriebes auf jeder einzelnen Linie in dem bisherigen Umfange und nach Maßgabe besonderer Übergangsbestimmungen fortsetzt.

Zugleich erkennt die Leipziger Pferdebahngesellschaft ausdrücklich an, daß die Bestimmungen in Abs. 2 von § 13 der allgemeinen Bedingungen vom 1. April 1881[1]) als aufgehoben zu gelten haben.

Im übrigen sind die Konzessionsbedingungen für die Große Leipziger Straßenbahn in der Hauptsache folgende[2]):

---

1) Vergl. oben S. 48.

2) Wir führen hier nur die Konzessionsbedingungen der Großen Leipziger Straßenbahn auf, weil sie von vornherein vollständiger sind als die der Leipziger Elektrischen Straßenbahn, die erst durch einen Nachtragsvertrag — vergl. S. 71 — später ergänzt werden. Die auch danach bestehen bleibenden Abweichungen sind hier sofort angegeben.

In erster Linie sind für den Bau und Betrieb der konzessionierten Linien die dafür von der Königl. Staatsregierung erlassenen Vorschriften maßgebend, weiterhin die von der Stadtvertretung aufgestellten Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig.

Was die Abgaben anlangt, so muß die Große Leipziger Straßenbahn schon für die Jahre 1896, 1897 und 1898 allemal bis zum 1. Januar des folgenden Jahres den Betrag an die Stadtgemeinde Leipzig zahlen, der nach dem (nur halbjährigen) Rechnungsabschluß der Leipziger Pferdebahngesellschaft per 31. Dezember 1895 gemäß dem Nachtragsvertrag vom 10. April 1889 auf das Jahr 1895 entfallen würde[1]), auf keinen Fall aber weniger als 18000 M. betragen darf.

Der Rat der Stadt behält sich vor, jederzeit anzuordnen, daß versuchsweise einige und danach eventuell alle Motorwagen auf der Linie Lindenau – Südfriedhof für die innere Stadt Akkumulatorenbetrieb anwenden[2]).

Die Konzessionärin ist verpflichtet, innerhalb der ersten 10 Jahre nach Beginn des elektrischen Betriebes zu den gegenwärtig konzessionierten Linien in einer für jeden einzelnen Fall vom Rate nach billigem Ermessen zu bestimmenden Frist weitere 12 Kilometer neue Bahnlinien — zweigleisig für eingleisig gerechnet — für elektrischen Betrieb in gleicher Weise wie die übrigen zu bauen und zu betreiben[3]).

Die ganze elektrische Straßenanlage ist nach dem System der Elektrizitätsgesellschaft „Union“ zu Berlin (Thomson-Hutton) zu bauen und einzurichten[4]).

---

1) D. h. die Große Leipziger Straßenbahn muß in den Jahren 1896—98 die bisherige Abgabe der Leipziger Pferdebahn, nach dem halbjährigen Abschluß vom 31. Dezember 1895 berechnet, weiter zahlen. Eine entsprechende Bestimmung fehlt bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn.

2) Eine solche Bestimmung ist in dem Konzessionsvertrag der Leipziger Elektrischen Straßenbahn nicht getroffen.

3) Der Leipziger Elektrischen Straßenbahn sind statt dieser 12 Kilometer bestimmte Linien vorgeschrieben.

4) Bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn nach dem System der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin. Bei ihr ist außerdem noch bestimmt, daß die elektrische Straßenbahn innerhalb des Stadtgebietes zweigleisig anzulegen und mit genügenden Ausweichungen und Umfahrungen zu versehen ist. Wo es aber notwendig und praktisch erscheint, soll die Anlage eingleisiger Strecken angeordnet bezw. genehmigt werden. Die Straßenbahnstrecken außerhalb des Stadtgebietes können ausschließlich eingleisig mit den erforderlichen Ausweichungen angelegt werden. Jedenfalls darf durch den Bau und die Unterhaltung der Straßenbahn der Straßenverkehr nicht gestört oder gefährdet werden.

Die Bauausführung und Einrichtung erfolgt auf Grund der von der Königl. Staatsregierung genehmigten Pläne, Zeichnungen und Erläuterungen nach den Anordnungen der zuständigen Behörden.

Die Zuführung des elektrischen Stromes von der Kraftstation zu den in den Straßen verkehrenden Motorwagen geschieht durch eine oberirdische Arbeitsleitung, während die Speiseleitungen unterirdisch zu legen sind. An Stellen, wo die Rücksicht auf wissenschaftliche Institute an den Bahnstrecken es erfordert, müssen nach Anordnung der Oberbehörde bezw. des Rates der Stadt besondere Vorkehrungen getroffen werden, um Störungen in der Benutzung dieser Institute nach Möglichkeit zu vermeiden. Auch ist die Konzessionärin verpflichtet, alles zu tun, um die Einwirkungen des elektrischen Stromes auf die im Straßenkörper befindlichen Beleuchtungs- und Wasserleitungsanlagen zu verhindern bezw. abzuschwächen.

Die Wagen müssen gefällig gebaut und nach den vom Rate der Stadt zu genehmigenden Zeichnungen und Mustern eingerichtet sein. Auch behält sich der Rat vor, die Einstellung von sog. Sommerwagen[1]) als Anhängewagen zu forden. Das elektrische Triebwerk jedes Motorwagens muß so stark sein, daß es bei voller Besetzung des Wagens noch einen gleichfalls besetzten Anhängewagen in den größten Steigungen der ganzen Bahnanlage ohne erhebliche Verlangsamung der Fahrgeschwindigkeit fortbewegen kann. Jeder Motorwagen ist mit den notwendigen Schaltvorrichtungen zu versehen, so daß seine Fahrgeschwindigkeit sachgemäß reguliert werden kann. Ferner muß jeder Motorwagen zwei voneinander unabhängige Bremsen haben, und zwar eine mechanische Handbremse als Gebrauchsbremse für den regelmäßigen Bedarf und eine durch Elektrizität oder Luftdruck tätig werdende Gefahrenbremse; die letztere muß bei Benutzung eines Anhängewagens durchgehend sein, d. h. nicht bloß auf den Motorwagen, sondern zugleich auch auf den Anhängewagen wirken. Außerdem ist auch jeder Anhängewagen mit einer mechanischen Handbremse zu versehen. Am Motorwagen muß jede Bremsvorrichtung für sich imstande sein, den vollbesetzten Wagen auf eine Entfernung von höchstens 10 m zum Halten zu bringen.

Ob und wie weit der Konzessionärin im Winter zur schnellen Beseitigung von Schnee oder Eis vom Straßenkörper das Salzstreuen gestattet wird, bleibt der Entschließung des Rates der Stadt vorbehalten, eventuell hat die Gesellschaft in Asphaltstraßen für jeden

---

1) D. h. an den Längsseiten offenen Wagen.

Quadratmeter Bahnkörper eine Mark jährliche Entschädigung an den Rat der Stadt zu zahlen[1]). Auf Brücken mit Eisenkonstruktion sowie auf eine Entfernung von 50 m zu beiden Seiten solcher Brücken bleibt das Salzstreuen ein für allemal ausgeschlossen[2]).

Auf Asphaltstraßen erfüllt der Rat der Stadt die Reinigungs- und Unterhaltungspflicht für die Konzessionärin gegen eine Entschädigung von jährlich 36 Pf. für die Reinigung und von 75 Pf. für die Unterhaltung des Quadratmeters Straßenkörper. Jedoch kann der Rat auch jederzeit fordern, daß die Konzessionärin die Straßen, soweit ihr das obliegt, selbst reinigt und unterhält, wie er auch die Entschädigungssätze von 5 zu 5 Jahren angemessen erhöhen bezw. ermäßigen darf.

Für die Anlage der Kraftstation gilt vor allem, daß ihre maschinelle Einrichtung zur Erzeugung der für die Durchführung des Höchstbetriebes auf allen konzessionierten Linien notwendigen elektrischen Energie reichlich genügen muß.

Ausnahmsweise darf die Große Leipziger Straßenbahn an die Gemeinde Möckern Elektrizität abgeben[3]).

Die außerhalb des Stadtgebietes liegenden Bahnstrecken sind ein integrierender Bestandteil der Großen Leipziger Straßenbahn.

Die Konzessionärin hat ihre ganze elektrische Straßenbahnanlage immer in bestem Zustand zu erhalten, so daß alle dazu gehörigen Gegenstände jederzeit den höchsten Anforderungen der Technik entsprechen; ebenso hat die Konzessionärin für gutes und den Bedürfnissen entsprechendes Wagenmaterial zu sorgen.

Über die Aufstellung der Fahrpläne, die Fahrgeschwindigkeit, die Numerierung der Wagen, die Höhe und Erhebung des Fahrgeldes, die Bezeichnung der Linien an den Wagen, die Uniformierung, die Abzeichen und Bezeichnungen der Beamten, über die Anforderungen, die in Bezug auf Unbescholtenheit und Befähigung der Beamten zu stellen sind usw., behält sich der Rat der Stadt vor, teils in Form einer besonderen Betriebsordnung, teils in Einzelerlassen oder Bekanntmachungen die jeweilig notwendigen Bestimmungen zu treffen, denen sich die Konzessionärin im voraus unterwirft.

1) Weil der Stoff, mit welchem das Salz denaturiert, d. i. ungenießbar gemacht wird, den Asphalt angreift.

2) Weil das Salz in Verbindung mit Wasser das Eisen zerstören würde.

3) Diese Ausnahme von dem § 1 der Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Leipzig — vergl. oben S. 59 — ist bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn auf alle außerhalb des Stadtgebietes belegenen Gemeinden ausgedehnt, solange die betreffende Gemeinde selbständig bleibt und nicht in den Stadtbezirk einverleibt wird.

Hinsichtlich der Höhe des Fahrgeldes wird schon hier Folgendes festgesetzt:

a) bis zu 5000 m Fahrtlänge, gleichviel auf einer oder zwei Linien, darf nicht mehr als 10 Pf. Fahrgeld erhoben werden;

b) für diesen Preis sind deshalb auch Umsteige- oder Übergangskarten auszugeben, die den Fahrgast berechtigen, mindestens einmal an einer von ihm zu wählenden Stelle, wo sich Linien der Konzessionärin kreuzen oder abzweigen, auf eine andere Linie überzugehen, um auf dieser die auf der ersten Linie begonnene Fahrt nach Befinden bis zur Gesamtlänge von 5000 m fortzusetzen.

Die Ausgabe von Abonnementskarten darf durch die unter a) und b) getroffenen Bestimmungen nicht beeinträchtigt werden.

Die Konzessionäre sind verpflichtet, alle in ihren elektrischen Straßenbahnbetrieben beschäftigten Beamten oder Lohnarbeiter täglich nicht länger Dienst tun zu lassen, als dies aus den diesem Vertrage als Beilage angeschlossenen Dienstordnungen hervorgeht; letztere haben als Teile des Vertrages Geltung und dürfen nur mit Genehmigung des Rates der Stadt zu Ungunsten der Bediensteten geändert werden. Und zwar ist für jede neue Strecke von der Konzessionärin eine entsprechende Dienstordnung aufzustellen, die der Genehmigung des Rates der Stadt unterliegt. Die Konzessionärin verpflichtet sich ferner, Personen, die nach Ansicht des Rates der Stadt für die ihnen im Betriebe der Konzessionärin übertragenen Dienstleistungen ungeeignet sind, auf Verlangen des Rates aus ihrem Dienste zu entlassen.

Die von der Konzessionärin für die von ihr übernommenen Verpflichtungen und Leistungen bei dem Rate der Stadt zu hinterlegende Sicherheit wird auf 200 000 M. festgesetzt.

Für die Zeit, in der die Umwandlung der Leipziger Pferdebahn in eine elektrische Straßenbahn sich vollzog, galten besondere mit dem Konzessionsvertrag zugleich festgesetzte „Übergangsbestimmungen".

Danach darf die Große Leipziger Straßenbahn den Straßenbahnverkehr auf den von der Leipziger Pferdebahngesellschaft auf sie übergegangenen Linien nur bis zu dem durch den Hauptvertrag für die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf allen ihr bis jetzt konzessionierten Linien festgesetzten äußersten Zeitpunkte durch Pferde betreiben. Inzwischen bleiben die Vorschriften bestehen, die bisher für den Betrieb der Pferdebahn galten; das trifft auch bezüglich des bis dahin geltenden Tarifes zu. Jedoch tritt auf jeder einzelnen Linie

mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes der im Hauptvertrage bestimmte 10 Pf.-Fahrpreis in Kraft.

Die nach den Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig ohne Entgelt zu gewährende Anzahl von Freifahrtkarten wird vorerst auf 200 Voll- und 200 Streckenkarten für den Rat und das Polizeiamt zu Leipzig festgesetzt, jedoch mit der Maßgabe, daß die nicht auf Namen lautenden Freifahrtkarten an Sonn- und Feiertagen nur in dienstlichen Angelegenheiten benutzt werden können. Die spätere Erhöhung dieser Zahl bleibt dem pflichtmäßigen Ermessen des Rates vorbehalten. Außerdem ist die Große Leipziger Straßenbahn verpflichtet, den uniformierten Beamten des Rates und des Polizeiamtes zu Leipzig freie Fahrt auf allen Linien in der Weise zu gewähren, daß auf dem Vorderperron jedes in Betrieb befindlichen Wagens bis zu zwei Beamten der vorbezeichneten Gattung zu gleicher Zeit Platz nehmen können. Diese sind in die zulässige Anzahl von Fahrgästen für einen Wagen einzurechnen.

Die Konzessionsbedingungen der Leipziger elektrischen Straßenbahn wurden, soweit sie von denen der Großen Leipziger Straßenbahn außer den bereits hervorgehobenen Besonderheiten abwichen, durch den Nachtragsvertrag mit der Leipziger elektrischen Straßenbahn vom 5. Oktober 1896 so ergänzt bezw. abgeändert, daß nunmehr die Konzessionsbedingungen für beide Gesellschaften im wesentlichen übereinstimmen.

Kapitel VI.

Die Entwickelung der elektrischen Straßenbahnen.

Nachdem so die Rechtsverhältnisse zwischen der Stadtgemeinde und den beiden Straßenbahngesellschaften kontraktlich festgelegt waren, setzten diese mit erhöhtem Eifer die im Jahre 1895 begonnenen Arbeiten zur Ausführung der Anlagen fort. Damit war, wie oben erwähnt, seitens der Großen Leipziger Straßenbahn die „Union“ Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin beauftragt worden, während für die Leipziger elektrische Straßenbahn die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin den Bau ausführte. Die Arbeiten wurden so gefördert, daß die Große Leipziger Straßenbahn am 17. April 1896 auf der Linie Gohlis—Connewitz und die Leipziger elektrische Straßenbahn am 20. Mai auf ihrer ersten Linie Berliner Bahnhof—Großzschocher den elektri-

schen Betrieb aufnehmen und beide Gesellschaften bald auch die langersehnten Anhängewagen in Dienst stellen konnten.

So bekam also Leipzig im Jahre 1896 elektrische Straßenbahnen. Dabei wurde von der Leipziger elektrischen Straßenbahn zum erstenmal auch das Zentrum der Stadt befahren. Da dies bei der Enge der Straßen nicht gefahrlos zu sein schien, so hatte man von seiten der Stadtvertretung für möglichste Sicherung des Verkehrs Fürsorge getroffen. Man hatte die für die Regelung des Bahnbetriebes erforderlichen polizeilichen Vorschriften in einer besonderen, vom Rate der Stadt und Polizeiamt gemeinschaftlich erlassenen „Betriebsordnung für die elektrischen Straßenbahnen der Stadt Leipzig" zusammengefaßt und unter dem 28. März 1896 veröffentlicht. Danach haben die in Leipzig konzessionierten elektrischen Straßenbahnen einen genügend gebildeten Oberbeamten als Betriebsleiter anzustellen, der für den ganzen Bahnbetrieb und insbesondere die Innehaltung aller polizeilichen Vorschriften verantwortlich ist. Über das ihm unterstehende Betriebspersonal hat der Betriebsleiter Listen zu führen, aus denen der vollständige Vor- und Zuname, das Alter, der Geburtsort, die Wohnung, der Tag der Annahme und Entlassung, etwa im Dienste erlittene Bestrafungen, sowie die Dienstnummer des einzelnen Beamten oder Bediensteten zu ersehen sind.

Als Kontrolleure, Schaffner und Wagenführer dürfen nur solche Personen verwendet werden, welche volljährig, unbescholten, körperlich in jeder Beziehung zum Dienste tauglich und mit den den Fahrdienst betreffenden Einrichtungen genau vertraut sind. Kontrolleure und Wagenführer müssen die erforderliche technische Ausbildung besitzen. Das Betriebspersonal hat während des Dienstes die vorgeschriebene Dienstkleidung und Dienstausrüstung, zu welcher bei Kontrolleuren, Schaffnern und Wagenführern auch eine richtig gehende Taschenuhr gehört, zu tragen. Die einzelnen Dienstobliegenheiten des Betriebspersonales sind durch eine besondere, von den Unternehmern oder dem Betriebsleiter aufzustellende, Dienstordnung zu regeln. Diese darf nichts enthalten, was mit den Bestimmungen der Betriebsordnung in Widerspruch stände, in der übrigens schon die hauptsächlichen Dienstobliegenheiten der Wagenführer, Schaffner und Kontrolleure aufgezählt sind.

Der Betrieb regelt sich nach dem Fahrplan, welcher der Genehmigung des Rates der Stadt unterliegt. Abweichungen vom Fahrplan sind nur insoweit gestattet, als zwischen den fahrplanmäßigen Fahrten ohne deren Abänderung noch andere Fahrten je nach dem Verkehrsbedüfnis eingelegt werden. Bei Aufstellung der Fahrpläne

ist den verschiedenen für die einzelnen Straßen festzusetzenden Fahrgeschwindigkeiten Rechnung zu tragen. Und zwar darf die Fahrgeschwindigkeit eine gewisse Grenze nicht übersteigen, sondern höchstenfalls innerhalb des Promenadenringes 12 km, auf dem Promenadenring und in den äußeren bebauten Stadtteilen 18 km und auf unbebauten Außenstrecken 25 km in der Stunde betragen. Für den Fall jedoch, daß ein mit Handbremse versehener Anhängewagen dem Motorwagen beigegeben wird, auf dem Promenadenring und in den äußeren bebauten Stadteilen 15 km und auf den unbebauten Außenstrecken 20 km in der Stunde[1]).

Die vom Wagenführer zu handhabende Signalglocke ist auf dem Vorderperron so anzubringen, daß sie entweder durch einen am Führerstand befindlichen Tritthebel oder durch einen mit der Bremskurbel verbundenen Handgriff zum Ertönen gebracht werden kann.

Im übrigen enthält die Betriebsordnung allerlei Vorschriften, die schon in den Bedingungen für den Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig enthalten sind.

War durch diese Betriebsordnung ein möglichst zuverlässiger Betrieb der Bahnen gesichert, so sorgte man andererseits dafür, daß der Verkehr neben den Straßenbahnen in der inneren Stadt möglichst erleichtert wurde. Deshalb wurde der Verkehr des schweren Fuhrwerks in der inneren Stadt auf das nötigste beschränkt und die ganze innere Stadt wie die verkehrsreichsten Vorortstraßen für den Straßenhandel gesperrt.

Vor allem trug die Gewöhnung des Publikums an die verhältnismäßig große Schnelligkeit der elektrischen Fahrzeuge zur Sicherheit des Verkehrs viel bei. Allerdings kamen im Anfang einige Unglücksfälle vor, deren Wiederholung man aber durch geeignete Vorkehrungen, unter anderem auch durch Beseitigung einiger Mängel an der neuen Anlage vorzubeugen suchte. Im allgemeinen nahm man die Unbequemlichkeiten, welche die Einführung dieses schnellen Transportmittels in die innere Stadt mit sich brachte, gegenüber den mit ihnen verknüpften Vorteilen willig in den Kauf. Man konnte sich ja von den Vorzügen des elektrischen Betriebes angesichts des anfänglich noch auf mehreren Linien bestehenden Pferdebahnbetriebes jederzeit durch Vergleich überzeugen. Für die alte sorglose Art des Verkehrs war

1) Bei den zunächst in Betrieb kommenden Wagen mit elektrischer Bremse ist nämlich das Anhängen von Wagen, welche ausschließlich mit Handbremse, nicht auch mit durchgehender Bremse versehen sind, nachgelassen.

allerdings in der inneren Stadt nun kein Raum mehr, und manche Einzelinteressen mußten den allgemeinen weichen. Mit diesem Gedanken wollte sich am wenigsten der Droschkenverein befreunden. Er hatte schon im Jahre 1894 in einer Eingabe an den Rat der Stadt behauptet, das Droschkengewerbe würde durch die Einführung der elektrischen Straßenbahn zum Ruin gebracht werden; es würden dann wohl 200 Droschken überflüssig werden. Infolgedessen müßten die Besitzer dieser Droschken entschädigt werden, und zwar hätten nach seinem Dafürhalten die Bahngesellschaften sie schadlos zu halten. Doch zeigte es sich in der Folge, daß diese schlimmen Befürchtungen der Droschkenbesitzer zum größten Teile unberechtigt waren, denn die Anzahl der Droschken verminderte sich infolge Einführung der elektrischen Straßenbahnen nicht sonderlich.

Auch mit Hausbesitzern und Geschäftsinhabern hatten die Gesellschaften Streit, weil die Straßenbahnen diesen Leuten angeblich entweder ihr Grundstück entwertete oder sie an seiner Benutzung durch Inanspruchnahme des vorliegenden Straßenstreifens behinderte. Im allgemeinen konnte jedoch von einer Entwertung der Grundstücke in der inneren Stadt durch die Straßenbahnen nicht die Rede sein, denn wenn z. B. ein Mieter wegen des durch die Straßenbahn verursachten Lärmes auszog, so zog ein anderer desto lieber ein, weil er die Annehmlichkeit, ein so bequemes Verkehrsmittel in der Nähe zu haben, höher bewertete. Und gar für die Geschäftsgrundstücke war der Anschluß an die elektrischen Straßenbahnen insofern sehr nützlich, als der Kundenkreis durch das schnelle, bequeme und billige Personenbeförderungsmittel vielfach sehr erweitert wurde.

Am meisten geriet natürlich die Leipziger Elektrische Straßenbahn in solche Differenzen, weil sie bei der Durchkreuzung der inneren Stadt mit ihren Linien mehr als die Große Leipziger Straßenbahn ziemlich schmale Straßen passieren mußte. Sie sah sich deshalb auch gezwungen, durch einige Straßen einfache Parallelstrecken zu legen, weil Doppelgleise bei der geringen Breite der betreffenden Straßen den übrigen Verkehr zu sehr behindert hätten. An einigen Stellen half sie durch Umfahrungsweichen berechtigten Beschwerden ab. Trotzdem fühlten sich Spediteure und andere Fuhrwerksbesitzer, von den Droschkenkutschern ganz zu schweigen, durch die Straßenbahn noch immer zu stark in ihrem Gewerbe beeinträchtigt und verlangten Einrichtung von noch mehr Parallelstrecken. Auch die Fahrradindustrie erblickte in der Erweiterung des Straßenbahnnetzes und der Einführung des elektrischen Betriebes eine Schädigung ihrer Interessen;

angeblich veranlaßte besonders das zu schnelle Fahren der „Elektrischen“, das auch an den Straßenkreuzungen selten gemindert werde, wegen der damit verbundenen Gefahr viele, von der Anschaffung eines Fahrrades abzusehen.

Zur Sicherung des Verkehrs an einigen besonders verkehrsreichen Kreuzungspunkten sah sich die Leipziger Elektrische Straßenbahn übrigens bald gezwungen, einige Bahnwächter aufzustellen.

Daß der Verkehr sofort mit Einführung der elektrischen Straßenbahnen ein so reger war, dazu trug nicht wenig der Umstand bei, daß die Leipziger Elektrische Straßenbahn von Anfang an den 10 Pf.-Einheitstarif anwendete und Umsteigekarten ausgab, die zur Weiterfahrt auf einer anderen, die Anfangsstrecke kreuzenden Linie ihrer Gesellschaft ohne Zuzahlung berechtigten, ein Beispiel, dem die Große Leipziger Straßenbahn am 1. Juli 1896 für ihre sämtliche Linien nachfolgte.

So konnte man für 10 Pf. nicht nur auf jeder Strecke der beiden Gesellschaften von Anfang bis zu Ende fahren, sondern an Kreuzungspunkten mit einer Linie derselben Gesellschaft auf dieser Linie die Fahrt bis an ihren Endpunkt fortsetzen, ohne daß man weiter hätte Fahrgeld zu zahlen brauchen. Natürlich tauchte im Publikum bald der Wunsch auf, daß die Fahrkarten der einen Gesellschaft auch zum Umsteigen auf eine Linie der anderen Gesellschaft berechtigen sollten. Als dieser Wunsch in einer Forderung der Stadtverordneten zum Ausdruck kam, wurde darüber mit den beiden Straßenbahngesellschaften verhandelt. Doch baten diese, unter Hinweis auf die vielen Schwierigkeiten dieser Frage, vorläufig noch von dieser Forderung abzugehen, zumal die Strecken der beiden Gesellschaften in ihrer Länge zu ungleich wären. Zudem glaubte die Große Leipziger Straßenbahn Grund zu der Befürchtung zu haben, daß dann die einstweilen noch mit Pferdekraft betriebenen Linien den Ansprüchen des Verkehrs nicht gewachsen sein würden. Wie die Dinge jetzt lagen, machte sich übrigens eine Verminderung der Einnahmen auf den noch mit tierischer Kraft betriebenen Linien geltend, da das Publikum nach Möglichkeit dem neuen schnelleren Verkehrsmittel den Vorzug gab.

Verkehrsfördernd erwies sich auch die Herstellung von Durchgangslinien, welche bei der Großen Leipziger Straßenbahn schon bestanden, auch bei der Leipziger elektrischen Straßenbahn, die es sich besonders angelegen sein ließ, diametral zueinander gelegene Vororte mit der inneren Stadt und miteinander zu verbinden. Auf den Durchgangslinien Gohlis—Volkmarsdorf und Gohlis—Stötteritz mußte schon

kurz nach ihrer Herstellung eine schnellere Wagenfolge eintreten. Ebenso mußte die Große Leipziger Straßenbahn auf der zuerst mit elektrischem Betriebe ausgestatteten Linie Gohlis—Connewitz schon nach wenigen Tagen wegen der übergroßen Frequenz statt des 5 Minuten- den 4 Minutenverkehr beginnen.

Naturgemäß stellte die Bewältigung des mächtig gestiegenen Verkehrs an die Angestellten der Straßenbahnen immer höhere Anforderungen, besonders bei der schnellen Fahrt der Wagen an die Aufmerksamkeit der Wagenführer. Es ging also nicht an, die Dienstverhältnisse des Pferdebahnbetriebes unverändert im elektrischen Betrieb weiterbestehen zu lassen. Infolgedessen beschlossen die Stadtverordneten am 16. Mai 1896 einstimmig, den Rat der Stadt zu ersuchen, im Interesse der Sicherheit des Verkehrs von seinem Einfluß auf die Gestaltung der Dienstvorschriften des Personals der Großen Leipziger Straßenbahn Gebrauch zu machen in der Richtung, daß die jetzige Überanstrengung des Personals verhindert werde. Es wurde behauptet[1]), daß bis dahin Beamte der Straßenbahn teilweise bis zu 18 Stunden an einem Tage beschäftigt würden, was bei einem öffentlichen Verkehrsinstitute im Interesse der Sicherheit des Publikums um so weniger zulässig erscheine, als die neuen Betriebsmittel größere Anforderungen an die Kräfte jedes einzelnen Angestellten stellten. In den Verkehrsausschüssen der Stadtvertretung war angeregt worden, nicht nur eine Maximalarbeitszeit, sondern auch einen Mindestlohn für die Angestellten der Straßenbahnen festzusetzen. Doch wurde dem nur hinsichtlich der Maximalarbeitszeit stattgegeben. Die anderweit angeregte Beschaffung von Sitzgelegenheit für den Wagenführer wurde als vollständig unausführbar bezeichnet.

Inzwischen arbeiteten beide Gesellschaften an der Fertigstellung des elektrischen Betriebes auf sämtlichen ihnen konzessionierten Linien fleißig weiter. Bei der Großen Leipziger Straßenbahn wurde die Einführung der Elektrisierung des Betriebes am 17. April 1897, genau ein Jahr nach ihrem Beginn, vollendet. Der gute Erfolg zeigte sich auch hier darin, daß am 7. März resp. 17. April auf den Linien Anger-Crottendorf—Augustusplatz und Plagwitz—Volkmarsdorf statt des 5-Minuten- der 4-Minutenbetrieb eingeführt werden mußte. Auf den Linien mit 10-Minutenbetrieb: Eutritzsch—Bayerischer Bahnhof, Möckern—Blücherplatz, Gohlis—Kaiser Wilhelmstraße, Wiesenstraße—Schlachthof wurden beim Übergang zum elektrischen Betriebe die Inter-

1) Vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 143.

valle zwischen den einzelnen Wagen auf $7^1/_2$ Minuten und später, als das auf den beiden erstgenannten Linien nicht mehr genügte, bei diesen auf 5 Minuten verkürzt.

Besonders starke Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der beiden Straßenbahngesellschaften wurden während der Sächsisch-Thüringischen Gewerbeausstellung im Jahre 1897 gestellt. In dieser Zeit zeigten insbesondere die Linien, welche das Ausstellungsterrain berührten, einen außerordentlich lebhaften Verkehr, der sich teilweise nur durch eine bedeutende Verdichtung des Betriebes und damit zusammenhängende Vermehrung des Personals und der Betriebsmittel erreichen ließ. Die Große Leipziger Straßenbahn hatte eigens durch die Carl Tauchnitzstraße ein besonderes Ausstellungsgleis legen lassen, das nach Beendigung der Ausstellung wieder entfernt wurde. Übrigens machte sich der Einfluß der Ausstellung auch in der Richtung geltend, daß während ihrer Dauer sich eine erhebliche Verminderung des im allgemeinen ziemlich bedeutenden Sonntagsverkehrs nach den Vororten konstatieren ließ.

Nach Schluß der Ausstellung nahm der Verkehr auf den Straßenbahnen nicht etwa ab, sondern eher noch zu, so daß die Behörde sich zu erneuten Vorschriften zum Schutze des Publikums veranlaßt sah. So mußten an besonders verkehrsreichen Punkten der Stadt neue Signalposten aufgestellt[1]), an den Motorwagen statt der Blendlaternen mit Petroleumbeleuchtung elektrische Scheinwerfer, an den Anhängewagen Schutzvorrichtungen, zwischen Motor- und Anhängewagen Schutzschranken und zwischen beiden Wagen durchgehende Bremsen angebracht werden, wodurch die bisher für die Anhängewagen erforderlichen Bremser überflüssig wurden.

Außerdem wurde auch der Leipziger Elektrischen Straßenbahn aufgegeben, die Dienststunden ihres Personals zu beschränken. Zur Erleichterung des Verkehrs trugen bei dieser Gesellschaft auch die im Jahre 1898 neben dem Hauptdepot am Berliner Bahnhof in Benutzung genommenen Nebenbahnhöfe Kleinzschocher und Stötteritz wesentlich bei, wie denn auch die Große Leipziger Straßenbahn nach und nach mehrere Depots auf den Vororten angelegt hatte.

Es stellte sich jedoch bei beiden Gesellschaften immer deutlicher heraus, daß mit den erhöhten Betriebsleistungen und den Aufwendungen dafür die Bahnbenutzung nicht gleichen Schritt hielt; es zeigte

1) Neuerdings wird an solchen Kreuzungspunkten das Herannahen eines Straßenbahnwagens durch einen an der Oberleitung angebrachten Signalapparat selbsttätig angezeigt.

sich vielmehr eine mit der Erweiterung des Bahnnetzes einhergehende Verringerung der auf das Wagenkilometer entfallenden Einnahmen, die nur bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn einmal, in dem wirtschaftlich besonders günstigen Jahre 1899, eine wenn auch nur geringe Steigerung erfuhren. Diese ungünstige Entwickelung in finanzieller Hinsicht trat noch mehr zu Tage infolge der wirtschaftlichen Krise, die auch in Leipzig mit aller Macht sich geltend machte. Die Ungunst der wirtschaftlichen Verhältnisse verminderte die Arbeitsgelegenheit und den Verdienst[1]), zwei Momente, die auf die Benutzung der Straßenbahn von größtem Einfluß sind. So verursachte die Krise sogar einen Stillstand der mäßigen, aber stetigen Aufwärtsbewegung der Verkehrsentwickelung, auf welche unter normalen Verhältnissen im Leben einer Großstadt mit Sicherheit zu rechnen ist. Der Leipziger Elektrischen Straßenbahn brachte das Jahr 1901 sogar einen absoluten Rückgang in der Zahl der beförderten Personen von 19,1 auf 18,9 Millionen. Allerdings war dies unerfreuliche Ergebnis zum Teil auch durch ungünstige Witterungsverhältnisse in den ersten Monaten des Jahres, in denen andauernd eine starke Kälte herrschte, veranlaßt[2]). In den Erträgnissen kam der Umschwung in der wirtschaftlichen Lage bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn darin zum Ausdruck, daß sie im Gegensatz zu der durchschnittlichen Dividende der Jahre 1896 bis 1899 im Jahre 1900 nur 3 Proz. und 1901 gar nur 2 Proz. auf ihr Aktienkapital von 6 250 000 M. zur Verteilung bringen konnte.

Trotz dieses relativen Minderergebnisses setzten die beiden Gesellschaften die Erweiterung und den Ausbau ihrer Gesamtanlage fort. Im Jahre 1899 ging die Große Leipziger Straßenbahn dazu über, Motorwagen in eigener Werkstatt zu bauen, um sich von den übermäßig beschäftigten und daher bezüglich rechtzeitiger Lieferung nicht ganz verläßlichen Waggonfabriken unabhängig zu machen und eigene Konstruktionen einführen zu können. Auch erwies es sich ihr als nötig, in Probstheida, bis wohin man die Strecke Lindenau—Thonberg verlängert hatte, und in Dölitz Betriebsbahnhöfe einzurichten, bestehend

---

1) Es trat insbesondere eine Stockung im Baugewerbe und eine Verkürzung der Arbeitszeit in den Fabriken ein.

2) Im allgemeinen gleichen sich sonst die Beeinträchtigungen durch schlechte Witterungsverhältnisse in den einzelnen Jahren ziemlich aus. Für kleinere Zeiträume kann natürlich ungünstiges Wetter die Betriebserträgnisse sehr erheblich beeinflussen. So verursachte die total verregnete Pfingstwoche des Jahres 1902 der Großen Leipziger Straßenbahn allein einen Ausfall von rund 9000 M. gegenüber der gleichen Woche des Jahres 1901.

aus je einem kleinen Beamtenwohnhaus, Wagenhallen für 48 resp. 66 Wagen und den nötigen Nebenbauten.

Im Jahre 1898 wurde Lößnig-Dölitz, 1899 Leutzsch von der Leipziger Großen Straßenbahn in ihr Betriebsnetz einbezogen.

Die Leipziger Elektrische Straßenbahn konnte in den Jahren 1897 und 1898 zu Bau und Betrieb ihres Erweiterungsnetzes nur eine vorläufige Genehmigung erhalten. Bezüglich der außerhalb der Stadtgrenze belegenen Strecken der Bahn beanspruchte nämlich die Staatsregierung Anheimfall und Erwerb nach beendeter Konzessionszeit. Die langwierigen Verhandlungen hierüber, die den Bau einiger Strecken zum Schaden der davon berührten Vororte erheblich verzögerten, kamen erst im Jahre 1899 zum Abschluß, indem die Staatsregierung das Recht der Stadtgemeinde auch auf die außerhalb ihrer Grenzen liegenden Teile der Straßenbahn als einen integrierenden Bestandteil der Bahn anerkannte, so daß nunmehr der Leipziger Elektrischen Straßenbahn die endgültige Konzession für ihr Erweiterungsnetz erteilt werden konnte.

Nach dem Ausbau der hierzu gehörenden Linien hat die Leipziger Elektrische Straßenbahn wie auch die Große Leipziger Straßenbahn neuerdings keine Linien mehr gebaut, weil eben beide Gesellschaften ohnehin mit relativ abnehmenden Erträgnissen zu rechnen haben[1]).

Kapitel VII.

Die Tariffrage.

Wie wir schon gesehen, haben die Einnahmen beider Straßenbahngesellschaften mit den vermehrten Betriebsleistungen nicht gleichen Schritt gehalten, was in den von Jahr zu Jahr gesunkenen Einnahmen pro Wagenkilometer zum Ausdrucke kam[2]) und sich auch den Aktionären in dem Sinken der Erträgnisse unangenehm genug dokumentierte.

Die beiden Gesellschaften geben als Ursache dieser unerfreulichen Erscheinung an, die einzelnen Linien beider Gesellschaften hätten durch fortgesetzten Ausbau des Netzes eine derartige Ausdehnung erfahren, daß auf den so geschaffenen langen Durchgangslinien bei Beibehaltung

1) Über die inzwischen von einer besonderen Gesellschaft gebauten Außenbahnen vergl. unten S. 105.

2) Sie waren bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn von 29,8 Pf. im Jahre 1897 auf 25,8 Pf. im Jahre 1900 gesunken, während bei der Großen Leipziger Straßenbahn die entsprechenden Zahlen sich auf 38,6 und 30,1 Pf. stellten.

des 10 Pf.-Einheitstarifes kaum noch die erhöhten Betriebskosten gedeckt würden[1]). Denn auch die Löhne der Angestellten und die Preise der in ihrem Betriebe gebrauchten Rohmaterialien seien ganz erheblich gestiegen, und auch in bezug auf die Reinigung uud Unterhaltung des Bahnkörpers würden von Jahr zu Jahr höhere Anforderungen an die Gesellschaften gestellt.

Aus diesen Ursachen beschlossen die Gesellschaften im Jahre 1901 den 10 Pf.-Einheitstarif wieder fallen zu lassen und für eine Fahrtlänge von mehr als 5000 m den Fahrpreis auf 15 Pf. oder mehr zu erhöhen, und richteten unter dem 17. Juni und wiederholt am 28. September 1901 an den Rat der Stadt entsprechende Gesuche um Genehmigung. Sie gaben dabei der Ansicht Ausdruck, daß hierbei eine Änderung der Konzessionsverträge nicht in Frage stehe, weil der Rat der Stadt die nachgesuchte Erlaubnis entweder auf Grund der mit den Gesellschaften abgeschlossenen Verträge oder auf dem Verordnungswege als Wohlfahrtspolizei, d. h. als Verwaltungsbehörde, erteilen müsse. Dies, zumal die finanziellen Ergebnisse der Gesellschaften, in denen fast ausschließlich Leipziger Kapital investiert sei, durchaus und zwar bedeutend unter derjenigen Grenze blieben, die für die Anlage von Kapital in industriellen Unternehmungen erwartet werden dürfe.

Der Rat lehnte jedoch das Gesuch der Straßenbahnen ab. Denn nach § 17 der allgemeinen Bedingungen für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in Leipzig vom Jahre 1893 erfolge die Feststellung des Fahrgeldes nach billigem Ermessen unter Erwägung aller in Betracht kommenden Umstände durch den Rat als Wohlfahrtspolizei — solange nicht der 10 Pf.-Tarif eingeführt sei[2]). Die Einführung dieses 10 Pf.-Tarifes sollte, wie aus den betreffenden Verhandlungen beim Rate und dem Stadtverordnetenkollegium zweifellos hervorgehe, der Normalzustand, das von vornherein zu erstrebende Ziel sein. Dieses Ziel sei nun nicht allein durch einseitige Maßnahmen der beiden Gesellschaften, sondern durch Einführung des 10 Pf.-Einheitstarifes mit Genehmigung des Rates, also auf dem Wege des Vertrages, erreicht, und damit habe die Tariffrage ihre Lösung ge-

1) Allerdings können bei dem gegenwärtigen Tarif als längste Strecken vermittelst Umsteigen für 10 Pf. bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn die Tour Großzschocher—Neumarkt—Gohlis (Kasernen): 14 km, bei der Großen Leipziger Straßenbahn die Strecke Probstheida—Altes Theater—Dölitz: 13,2 km zurückgelegt werden.

2) Vergl. oben S. 70.

funden. Sonach könne eine anderweite Feststellung des Tarifes lediglich durch eine Vertragsänderung, nicht aber im Wege der einseitigen Rechtsverordnung erfolgen, und eine solche Vertragsänderung könne der Rat der Stadt aus eigener Machtvollkommenheit nicht vornehmen, dazu sei vielmehr die Zustimmung des Stadtverordnetenkollegiums nötig.

Lehne hiernach der Rat es ab, als Vertragsgegner die erbetene Erlaubnis zur Tarifänderung zu geben, so sei er dagegen zu weiteren Verhandlungen nach der Richtung hin bereit, daß man etwa aus Billigkeitsrücksichten den Straßenbahngesellschaften irgendwie entgegenkommen könnte.

Mit diesem Bescheide gaben sich die Straßenbahngesellschaften nicht zufrieden, sie bezweifelten es nach wie vor, daß es eine Vertragspflicht der Gesellschaften sei, den 10 Pf.-Einheitstarif beizubehalten, da eine solche Pflicht sich aus dem Wortlaute der Verträge zweifellos nicht ergebe.[1])

Weil ihm aber die Straßenbahngesellschaften in finanzieller Notlage zu sein schienen, ließ sich der Rat der Stadt in umfängliche Verhandlungen mit ihnen ein über die Frage, ob den Gesellschaften auf anderem Wege als durch Tariferhöhung geholfen werden könnte. Doch kam man auch hier zu keinem Resultate, zumal es sehr fraglich erschien, ob bei der nicht gerade glänzenden Finanzlage der Stadt die Stadtverordneten zu größeren Zugeständnissen, etwa Minderung der Abgaben oder sonstigen Lasten, ihre Zustimmung geben würden.

Die Straßenbahngesellschaften erklärten nun, nach alledem beständen zwingende Gründe zur Erhöhung des Tarifes. Der Rat der Stadt habe also wie das unverzichtbare Recht, so auch die unablehnbare Verpflichtung, als Wohlfahrtspolizeibehörde die Erhöhung des Tarifes festzustellen.

Demgegenüber stellte sich der Rat der Stadt betreffs dieser Fragen auf den Standpunkt, daß er eine gesetzlich begründete Befugnis zur Feststellung obrigkeitlicher Taxen im vorliegenden Falle nicht ohne weiteres für gegeben erachte. Er „kam jedoch in Betracht des Umstandes, daß polizeiliche Rechte nicht Gegenstand von Verträgen sein können, und daß auf solche Rechte vertragsmäßig nicht verzichtet werden könne, weiter, daß es allerdings auch im In-

1) Es handelt sich also bei diesem Streit um die Auslegung der Verträge hauptsächlich um die Entscheidung der Frage, ob in der Genehmigung des Rates zu der aus freien Stücken durch die Straßenbahngesellschaften erfolgten Einführung des 10 Pf.-Tarifes eine Abänderung des Vertragsverhältnisses zu erblicken ist oder nicht.

teresse eines bleibenden, ungestörten Verkehrs liege, eventuell wohlfahrtspolizeilich einzuschreiten, dazu, seine Verpflichtung, die nachgesuchte neue Festsetzung des Tarifes in seiner Eigenschaft als Wohlfahrtspolizeibehörde zu bewirken, anzuerkennen." Von dieser seiner prinzipiellen Entscheidung als Wohlfahrtspolizeibehörde setzte er die Straßenbahngesellschaften in Kenntnis und unterbreitete ihnen, zunächst ohne vorläufige Entscheidung über das Gesuch der Straßenbahnen, als Behörde einen anderen Vorschlag. Dieser ging dahin:

> „Daß der Tarif, wie er bis dahin bestanden habe, also der 10 Pf.-Einheitstarif für alle Strecken ohne Rücksichtnahme auf ihre Länge und einschließlich einmaliger Umsteigeberechtigung an allen Werk- und Wochentagen weiter fortbestehen, daß aber für Sonn- und Feiertage dieser Tarif auf 15 Pf. für jede Strecke ohne Rücksichtnahme auf die Länge und einschließlich einmaliger Umsteigeberechtigung festgestellt werden solle.
>
> Diese Vergünstigung solle den Straßenbahnen zunächst nur auf eine bestimmte Zeitdauer, und zwar für die Zeit von 5 Jahren, gewährleistet und nach dieser Zeit eine weitere Beschlußfassung über die Tariffrage vorbehalten werden."

Die Straßenbahngesellschaften erklärten sich unter ausdrücklicher Wahrung ihrer Vertragsrechte mit diesen Vorschlägen einverstanden, obgleich mit dieser Tarifänderung ihren Finanzen nicht ganz wie wünschenswert geholfen wäre, zumal der Sonntagsverkehr bei erhöhtem Fahrpreis geringer als bis dahin sein würde. Die Stadtverordneten aber lehnten die entsprechende Ratsvorlage ab.

Nun kam es zu neuen Verhandlungen, in die auch mehrere Male die Entscheidung der Kreishauptmannschaft auf das Rechtsmittel des Rekurses hin einzugreifen hatte. Im Verlaufe der Erörterungen nahmen jetzt die Straßenbahngesellschaften für sich das Recht in Anspruch, über die Notwendigkeit von Straßenherstellungen mit zu befinden. Sie beriefen sich dabei auf § 11 der allgemeinen Bedingungen, in welchen festgesetzt war, daß die Gesellschaften den Bahnkörper nur herstellen müßten, wenn das durch den regelmäßigen Gebrauch „sich notwendig machte". Demgegenüber betonte der Rat der Stadt nunmehr, daß er zwar seine Verpflichtung, als Wohlfahrtspolizeibehörde entscheiden zu müssen, anerkenne, daß aber vor einer endgültigen Entscheidung in der Tariffrage nochmals genau zu prüfen sei, ob eine die erbetene Tariferhöhung rechtfertigende Notlage der Gesellschaften als vorhanden anzunehmen sei. Diese Notlage vermöge er aber nun nicht ohne

weiteres mehr anzuerkennen. Denn wenn es bei Austragung dieser Angelegenheit den Gesellschaften gelinge, feststellen zu lassen, daß die Herstellung einer Straße in einem bestimmten Jahre nicht notwendig sei, eine solche vielmehr noch auf ein späteres Jahr verschoben werden könne, so würden sie Ausgaben ersparen, deren Wegfall möglicherweise — schon ohne Tariferhöhung — ihre finanzielle Lage bessern könne.

Gegen diesen Bescheid legten die Straßenbahngesellschaften bei der Kreishauptmannschaft Rekurs ein, und als dieser durch Verordnung vom 8. Mai 1903 zurückgewiesen wurde, erhoben sie auf Grund von § 26 der Verfassungsurkunde Beschwerde beim Königl. Ministerium des Innern und zugleich Anfechtungsklage beim Königl. Oberverwaltungsgericht in Dresden.

Das Oberverwaltungsgericht entschied, daß, wenn auch die Frage des Mitbestimmungsrechtes bei Straßenneubauten zu Gunsten der Straßenbahngesellschaften entschieden werden sollte, dadurch doch an ihrer Notlage nicht das Geringste geändert würde, weil dadurch eventuell höchstens ein mehr oder weniger kurzer Aufschub, aber weder eine Befreiung noch eine Ermäßigung der Beitragspflicht erreicht werde. Der Streit über diese Frage dürfe also das pflichtmäßige Ermessen des Stadtrates, von dem nach dem Wortlaut der Konzessionsurkunden die Erteilung oder Versagung der Genehmigung zur Tariferhöhung abhänge, nicht beeinflussen.

Die angefochtene Entscheidung wurde daher aufgehoben und der Rechtsstreit zur anderweitigen Entscheidung auf den eingewandten Rekurs an die Kreishauptmannschaft zurückverwiesen.

Da diese Entscheidung ebenso wie die des Königl. Ministeriums des Innern noch aussteht, so ist gegenwärtig[1]) die Angelegenheit noch in der Schwebe.

Was die Tariffrage im allgemeinen anlangt, so hängt ihre Beurteilung davon ab, ob mit der Straßenbahn ein möglichst großer Gewinn erzielt werden, oder ob die Straßenbahn in erster Linie zur Lösung sozialer Aufgaben dienen soll. In der Hand von Privatgesellschaften ist natürlich der erstere Standpunkt maßgebend. Ein größerer Geschäftsgewinn kann aber dadurch erzielt werden, daß der Preis der Einzelleistung gemindert und dadurch eine größere Absatzmenge hervorgerufen wird. Von dieser Erwägung aus führten viele

1) Januar 1904.

Straßenbahnen mit dem elektrischen Betrieb auch den 10 Pf.-Einheitstarif ein. Man hatte dabei wohl die Steigerung des Briefverkehrs im Auge, welche die Einführung des Einheitsportos im Gefolge hatte. Doch zeigte es sich, daß man, zumal genügende Erfahrungen betreffs des elektrischen Betriebes nicht vorlagen, die Betriebsausgaben vielfach unter- und die Verkehrsfrequenz überschätzt hatte. Denn es stellte sich meistens ein Rückgang des auf den Wagenkilometer entfallenden Nutzertrages heraus, wofür man hauptsächlich die große Länge einzelner Bahnstrecken verantwortlich machte, so z. B. in Leipzig, München, Düsseldorf, Berlin. Infolgedessen ist man vom Einheitstarif, für dessen Durchführung, außer der durch ihn bewirkten besseren Wagenausnutzung auch seine Einfachheit und die dadurch herbeigeführte Erleichterung der Kontrolle sprach, abgekommen bezw. sucht ihn abzuschaffen[1]).

Da sich dies Prinzip, für alle Leistungen der Straßenbahn das gleiche Entgelt zu verlangen, als pekuniär ungünstig erwiesen hatte, so kam man gern zu dem wirtschaftlichen Grundsatze zurück, mit der wachsenden Leistung auch das dafür zu entrichtende Entgelt steigen zu lassen, wie er im Sektions- oder Teilstreckentarif sich ausprägt. Dabei werden die einzelnen Linien in Teilstrecken annähernd gleicher Länge zerlegt, und es wird für jede Teilstrecke ein bestimmter Preis bezahlt und zwar meistens in der Weise, daß für die erste Teilstrecke als Grundpreis 10 Pf. berechnet, während für jede weitere Teilstrecke ein Zuschlag von 5 Pf. erhoben wird. So z. B. neuerdings in Düsseldorf. Daraus kann ein Zonentarif entstehen, wie er z. B. in Frankfurt a. M. seit dem 1. April 1901 in Kraft ist, indem für eine bestimmte Strecke 10 Pf., darüber hinaus ohne Rücksicht auf die Entfernung ein höherer Betrag erhoben wird.

Der Sektionstarif und der Zonentarif haben den Nachteil, daß verschiedenartige Fahrkarten auszugeben und die Fahrgäste stets genau zu kontrollieren sind, damit sie nicht aus Absicht oder Fahrlässigkeit länger als nur für die bezahlte Strecke den Wagen benutzen.

Kommt bei diesen Tarifen das weitere Geschäftsprinzip zur Anwendung, daß den Abnehmern eines größeren Postens entweder Preisermäßigung oder Zugabe gewährt wird, so kommt dies auch in den Fällen zum Ausdruck, in denen der Preis für mehrere Fahrten im voraus entrichtet wird. Dies kann entweder in der Weise geschehen, daß Dutzend- und Halbdutzendkarten, bei denen also die Zahl der

1) So hier in Leipzig.

Fahrten, die allerdings in bestimmter Frist zu machen sind, genau bestimmt ist, oder daß Zeitkarten ausgegeben werden, bei denen die Zahl der Fahrten ganz oder teilweise ins Belieben der Berechtigten gestellt ist. Man geht hierbei auch von der Erwägung aus, daß jede Erleichterung, welche dem Abnehmer geboten wird, ihn zur Benutzung der Fahrgelegenheit geneigter macht. Demgegenüber ist der Nutzen, welcher der Straßenbahn durch Verwertung der Vorauszahlung entsteht, nur gering anzuschlagen.

Bei diesen Zeitkarten tritt vielfach noch eine besondere Ermäßigung mit Rücksicht auf die Person des Berechtigten ein: so sind an manchen Orten die Schülerkarten und Arbeiterkarten besonders billig. Sehr oft wird auch demjenigen Passagier eine Vergünstigung gewährt, der bei der Kreuzung einer anderen Linie auf dieser seine Fahrt fortsetzt, durch Ausgabe von sog. Umsteigekarten.

Andererseits kamen früher auch Erhöhungen des Fahrpreises für gewisse Zeiten vor, z. B. für Sonn- und Feiertage. Dadurch wurde jedoch der ärmere Teil der Bevölkerung, dem nur diese Tage zu Ausflügen in der Natur zur Verfügung stehen, und der deshalb zu diesen Zeiten verhältnismäßig viel mehr die Bahn benutzt, im Vergleich zur übrigen Bevölkerung benachteiligt, so daß die erhöhten Sonntagsfahrpreise auf Betreiben der Behörden abgeschafft wurden [1]).

Eher ließe sich ein Zuschlag für die Nachtzeit an den Werktagen rechtfertigen, da für die Leute, welche in der Woche spät Abends noch die Straßenbahn benutzen, eine Fahrpreiserhöhung bei der Straßenbahn ebenso am Platze ist wie bei den Droschken.

Von vornherein muß jedoch hinter dem allen Erwerbsgesellschaften wesentlichen Streben nach möglichst hohem Reingewinn naturgemäß die Rücksichtnahme auf die Wünsche und Bedürfnisse des Publikums zurücktreten. Dagegen können, bezw. müssen sozialpolitische Rücksichten in erster Linie maßgebend sein für eine Institution, die nicht lediglich des Gelderwerbes wegen da ist, sondern dem Wohle der ganzen Bevölkerung dienen soll, für die Stadtgemeinde.

---

1) So hier in Leipzig im Jahre 1887. Dagegen ist neuerdings z. B. in München für die Sonn- und Feiertage wieder ein erhöhter, 15-Pf.-Tarif, eingeführt worden.

Kapitel VIII.

Die Frage der Kommunalisierung der Straßenbahnen.

Die vielen Nachteile, welche der privatwirtschaftliche Betrieb der Straßenbahnen mit sich brachte, nicht zum wenigsten auch die damit zusammenhängende Schwierigkeit der Verhandlungen zwischen ihnen und den Stadtvertretungen[1]), haben überall und immer dringender den Gedanken der Verstadtlichung der Straßenbahnen zur Erwägung gestellt und an manchen Orten auch zur Wirklichkeit werden lassen. Sah man doch, daß andere, für das allgemeine Wohl bestimmten Anstalten, wie Wasserleitungen, Gasanstalten und Schlachthäuser auch in städtischer Verwaltung allgemein befriedigende Resultate zeitigten[2]), während die Straßenbahnen aus der monopolartigen Benutzung öffentlicher Verkehrswege und aus der bloßen Tatsache der Vermehrung der Einwohnerzahl noch immer für den beschränkten Kreis ihrer Aktionäre oft reichlichen Gewinn zogen[3]).

Die Gegner der Verstadtlichung der Straßenbahnen, deren Urteil man übrigens teilweise als befangen ablehnen muß[4]), führen für ihren Standpunkt zum Teil die Gründe ins Feld, mit denen man früher den wirtschaftlichen Betrieben des Staates, wie Post-, Telegraphen-, Eisenbahn- und Telephonwesen einen guten Erfolg abgesprochen hat[5]). Sie bestreiten zunächst die Befähigung der Stadt zum Betriebe von Straßenbahnen.

Weil der Bau und Betrieb von Straßenbahnen großes Kapital erfordert, das zudem auf lange Dauer festgelegt werden muß, so fielen die Straßenbahnen von vornherein in den Wirkungskreis von Aktiengesellschaften, zumal es sich bei ihnen um eine nach festen Regeln vor sich gehende, Änderungen nicht oder doch nur in geringem Maße unterworfene Art des Betriebes handelt, und ein Wechsel der Konjunktur, der ein rasches persönliches Eingreifen des Unternehmers erfordert, bei ihnen selten zu befürchten ist.

Liegt solchergestalt die Leitung von Straßenbahnen naturgemäß in den Händen dritter Personen, warum sollte dann eine Gemeinde weniger geeignet sein, gute Beamte für die Straßenbahn zu finden als

---

1) Wofür man in Leipzig wie in Berlin klassische Beispiele hat.

2) Erwartet man solche doch sogar von Gastwirtschaften, Ratswein- oder Bierkellern in städtischer Regie trotz aller Antialkoholbewegung.

3) Vergl. Damaschke, Aufgaben der Gemeindepolitik, 5. Aufl., S. 265 f.

4) z. B. Hilse, vergl. Deichen, Die Kommunalisierung etc., S. 463.

5) Vergl. Ad. Wagner, Das Aktiengesellschaftswesen, besonders S. 305 ff.

eine Aktiengesellschaft[1]). Bezahlen kann sie die ja ebensogut, es liegt auch an sich kein Grund vor, sie nicht auch im Dienste der Stadt an der Rentabilität des Unternehmens zu interessieren. Abgesehen davon haben die Städte, deren Straßenbahnen in den Händen von Aktiengesellschaften sich befinden, in ihrem Verwaltungskörper ohnehin für sie besondere Glieder, wie Verkehrsausschüsse, Straßenbahndeputationen, Hoch- und Tiefbauämter und mancherlei Kommissionen, die ohne allzugroße Vermehrung des Personals auch noch die Verwaltung der Straßenbahn, mit der sie ohnehin viel zu tun haben, übernehmen könnten[2]).

Kompetenzkonflikte[3]) wären höchstens da zu befürchten, wo die Verwaltung und Polizeiaufsicht nicht beide der Stadtbehörde zustehen, und werden auch da nicht so schlimm sein, da doch stets eine höhere Behörde um Entscheidung angerufen werden kann. Jedenfalls würden diese Konflikte kaum so unangenehm sein, wie die Differenzen, die zwischen Privatunternehmern und Stadtgemeinde sonst an der Tagesordnung sind.

Wenn man ferner zur Verteidigung des Privatunternehmens anführt, daß das eigenste pekuniäre Interesse an seinen Einnahmen es veranlassen müsse, berechtigten Wünschen des Publikums sich willfährig zu zeigen, so läßt man ganz außer acht, daß dem Publikum den Straßenbahnen gegenüber ein Zwangsmittel fehlt, weil diese fast immer ein Monopol des Personentransportes haben, und das Publikum ihre Dienste um jeden Preis in Anspruch nehmen muß. Man hat ja auch stets gesehen, daß bei den Straßenbahnen in den Händen von Aktiengesellschaften das öffentliche Interesse erst weit hinter dem des Kapitals in Betracht kommt. Dagegen befindet sich das Publikum dem städtischen Betriebe gegenüber einigermaßen in der Rolle des Aktionärs, weil es wenigsten mittelbar durch die Gemeindevertretung auf den Betrieb der städtischen Unternehmung Einfluß hat. Dazu hat die öffentliche Meinung gegenüber der Gemeinde eine weit größere Macht[4]) als den geheiligten Interessen des Privatkapitals gegenüber, zumal in ihren „Sprachrohren", den Zeitungen, — falls diese nicht Amtsblätter sich nennen dürfen, oder fette Annoncen oder beschränkte Parteiinteressen auf dem Spiele stehen.

---

1) Roscher-Stieda, Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes, 1899, S. 493 ff.

2) Deichen a. a. O., S. 469.

3) Vergl. Hilse a. a. O., S. 493 ff.

4) Vergl. Deichen a. a. O., Bd. II, S. 487.

Falsch ist es, einen Beweis gegen den Nutzen ihrer Verstadtlichung daraus herleiten zu wollen, daß die in städtischer Regie befindlichen Straßenbahnen vielfach weniger hohe Gewinne abwerfen als solche in den Händen von Aktiengesellschaften. Denn einesteils rühren diese Mindererträgnisse daher, daß eine Stadt ihre Anstalten in erster Linie im Interesse der Allgemeinheit zu verwalten hat, sodann haben manche Städte nur neugebaute, unentwickelte Linien in eigene Regie übernommen, während die älteren, rentableren sich noch im Privatbesitze befinden[1]). Städte, welche das ganze Straßenbahnnetz in ihrem Betrieb haben, wie Königsberg, Frankfurt a. M. und Köln, können meistens auch über die finanziellen Resultate nicht klagen.

Die Gründe politischer Art, welche gegen die Verstadtlichung der Straßenbahnen angeführt werden[2]), sind wohl nicht so tragisch zu nehmen, z. B. daß „Bedienstete in den gewerblichen Unternehmungen der Gemeindeverwaltungen bei Wahlen und sonstigen Gelegenheiten sich (horribile dictu) auf Seiten der Gemeinde gegen die Regierungsgewalt stellen und so eine Verschiebung der Volksstimmung herbeiführen", oder daß sich bei der Anstellung der Beamten Differenzen zwischen Stadt- und Staatsbehörden entwickeln könnten.

Nach allem erscheint eine Gemeinde zum Betriebe einer Straßenbahn nicht minder geeignet, als eine Aktiengesellschaft. Ob auch ebenso zum Bau einer Straßenbahn? Auch das ist zu bejahen. Denn darin sind nun genugsam Erfahrungen gesammelt, so daß auch die Gemeinde nicht teurer zu bauen braucht als Privatunternehmer. Allerdings wird sie der heimischen Industrie bei ihrer Bedarfsdeckung den Vorzug geben[3]), während eine Erwerbsgesellschaft dabei lediglich nach dem Grundsatze der Berücksichtigung niedrigster Preise verfährt.

Die Gemeinde ist nicht nur ebenso befähigt zu Bau und Betrieb von Straßenbahnen wie die Aktiengesellschaften, sondern sie hat darin vor diesen noch manche Vorzüge.

Vor allem läßt es sich schwer rechtfertigen, daß die Benutzung der öffentlichen Straßen, soweit sie für die Schienenanlage und den Transport gebraucht werden, für das private Fuhrwesen zu Gunsten einer privaten Erwerbsgesellschaft beschränkt wird. „Es liegt hier vielmehr alle Veranlassung vor, das Recht der Straße, das ehemals in den deutschen Städten ein kaiserliches Recht war, wieder zu Ehren zu bringen, und

1) So in Berlin und Breslau.
2) Hilse a. a. O., Bd. II, S. 22.
3) Vergl. Großmann a. a. O., S. 265, Anm. 1.

den Gewinn, der aus dem Betriebe solcher Verkehrsanstalten gezogen werden kann, der Gemeinde voll und ganz zuzuführen. Denn das ist ein Gewinn, den die Gesamtheit schafft, und der daher auch der Gesamtheit zu gute kommen muß“ [1]).

Für die Straßen, durch welche sie fährt, hat jede Straßenbahn ein Monopol. Konkurrenz kann ihr höchstens in der Weise entstehen, daß einer anderen Gesellschaft erlaubt wird, dieselben Örtlichkeiten durch ihre Linien miteinander zu verbinden. Meistens hat ein solcher Wettbewerb aber den Nachteil, daß das gesamte Straßenbahnnetz einer Stadt dann nicht einheitlich verwaltet wird, so daß z. B. die Umsteigekarten der einen Gesellschaft nicht auch für die Linien der anderen Gültigkeit haben [2]). Zudem können mehrere Gesellschaften in einer Stadt die Nachteile der Konkurrenz dadurch ausschließen, daß sie eine Interessengemeinschaft bilden, wie das neuerdings immer mehr geschieht.

Eine private Erwerbsgesellschaft wird auch möglichst nur die Linien bauen, die voraussichtlich in nicht zu langer Zeit eine gute Rente abwerfen werden. Dagegen wird von der Stadtgemeinde ein einheitlicher Ausbau des Straßenbahnnetzes eher gewährleistet. Die Stadt als Unternehmerin kann auch weniger dicht bevölkerte Ortschaften in ihrer Umgebung an das Straßenbahnnetz anschließen, auch dadurch eine Ansiedlung erst ins Leben rufen, wo vielleicht die gesundheitlichen Verhältnisse das wünschenswert erscheinen lassen. Sie kann so zur Lösung der Wohnungsfrage viel beitragen [3]), die ja heutzutage im Grunde eine Bodenfrage ist. Natürlich müßte die Stadt dabei doch wohl anders verfahren, als das in der Gegenwart meistens der Fall ist; anstatt die städtischen Grundstücke zu hohen Preisen als Bauplätze zu veräußern, müßte sie vielmehr besonders die Ländereien in ihrer Umgebung dazu erwerben, denen sie durch Hinführen einer Straßenbahn höheren Wert verleihen würde. Das wäre ein erfreuliches Handinhandgehen, als man jetzt vielfach beobachten kann, wo nicht selten die Straßenbahngesellschaften in innigem Konnex mit Gesellschaften von Grundstücksspekulanden stehen, so daß die nicht übermäßig hohen Dividenden der Straßenbahn durch die fetten Gewinne bei der Grundstückspekulation eine jedes Aktionärherz erfreuende Ergänzung erfahren [4]). Allerdings wäre zu solch einer gesunden Boden-

1) Bücher, Die wirtsch. Aufg. d. mod. Stadtgem., S. 20.
2) Was z. B. in Leipzig der Fall ist.
3) Vergl. Deichen a. a. O., S. 489.
4) Vergl. Bücher a. a. O., S. 22.

politik auch in Leipzig dringend nötig die Revision der hier maßgebenden revidierten Städteordnung vom 24. April 1873, die im § 40 verlangt daß von den Stadtverordneten mindestens die Hälfte „mit Wohnhäusern im Gemeindebezirk ansässig" ist. Denn es liegt doch wohl auf der Hand, daß in den Gedanken eines hausbesitzenden Stadtverordneten manchmal die schmerzlichsten Konflikte entstehen, wenn es sich darum handelt, eine Straßenbahnlinie zu bauen, durch welche sein Grundstück eine, wenn auch noch so geringe Wertveränderung erfahren könnte. Dagegen bietet § 70 desselben Gesetzes nur wenig Schutz: „Werden durch einen Beratungsgegenstand die besonderen Privatinteressen einzelner Stadtverordneten berührt, so haben sie sich der Teilnahme an der Beschlußfassung, und wenn nicht im gegebenen Falle das Gegenteil beschlossen wird, auch an der Beratung zu enthalten"; zumal wenn eine solche Vorschrift nicht gerade streng interpretiert wird [1]).

1) Um bei Mitgliedern der Stadtvertretung sittliche Konflikte zwischen dem öffentlichen und Privatinteresse, zwischen dem Gemeinsinn und dem Egoismus von vornherein auszuschließen, wurde im Jahre 1896 mit Unterstützung von 15 Mitgliedern in der Stadtverordnetenversammlung zu Leipzig der Antrag gestellt, in das Ortsstatut folgende Bestimmungen aufzunehmen:

„1. Kein Mitglied des Rates oder des Stadtverordnetenkollegiums darf einer mit der Stadt im Vertrags- oder Konzessionsverhältnis stehenden Erwerbsgesellschaft als Aufsichts- oder Verwaltungsratsmitglied angehören.

2. Mitglieder des Rates und des Stadtverordnetenkollegiums, welche an Gesellschaften der gedachten Art als Aktionäre beteiligt sind, haben sich in Angelegenheiten, welche das geschäftliche Interesse dieser Gesellschaften berühren, der Teilnahme an der Beschlußfassung, und wenn nicht im gegebenen Falle ausdrücklich das Gegenteil beschlossen wird, auch der Beratung zu enthalten.

3. Kein Mitglied des Rates und Stadtverordnetenkollegiums darf ohne ausdrückliche Genehmigung beider Kollegien als Gewerbetreibender Lieferungen und Arbeiten für die Stadt übernehmen oder bei Submissionen auf solche den Zuschlag erhalten. Die Verhandlungen des Stadtverordnetenkollegiums haben in einem solchen Falle in öffentlicher Sitzung stattzufinden.

4. Vom Rate ist den Stadtverordneten bis zum 1. Juni jeden Jahres ein Namensverzeichnis der Aufsichts- und Verwaltungsräte der mit der Stadt in Vertrags- oder Konzessionsverhältnis stehenden Erwerbsgesellschaften vorzulegen."

Diese Anträge wurden in der Sitzung vom 10. Juni 1896 mit erheblicher Mehrheit abgelehnt (vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1896, S. 209—213). In der Diskussion wurde übrigens hervorgehoben, daß man an vielen Orten die Notwendigkeit dessen, was hier in Rede stehe, anerkenne. So hätten in München die Mitglieder der Stadtvertretung freiwillig sich verpflichtet, von der Übernahme städtischer Arbeiten abzusehen; in Lübeck pflegten sie sich nicht zu beteiligen; in Dresden werde von einem moralischen Gebundensein gesprochen.

Gegenüber der günstigen Einwirkung auf eine gesunde Wohnungspolitik muß die Bedeutung der Straßenbahnverstadtlichung für die Finanzwirtschaft der Städte in den Hintergrund treten, obgleich sehr oft diese Kommunalisierung gerade wegen ihres günstigen Einflusses auf die finanzielle Lage der Städte gefordert wird, weil sie der Gemeinde Einnahmen verschafft, die sie sonst auf dem immerhin schmerzlichen Wege der Besteuerung aufbringen müßte. Aber die Stadt würde ja geradezu ihrem Berufe entgegenhandeln, wenn sie in ihren Unternehmungen den sozialpolitischen gegenüber dem Erwerbsstandpunkte vernachlässigen wollte. Infolgedessen sind die günstigen finanziellen Resultate, welche einige Städte durch die Kommunalisierung ihrer Straßenbahnen erzielt haben, indem sie danach eine Ermäßigung der Kommunalabgaben eintreten lassen honnten, nicht allzu hoch einzuschätzen [1]).

Uns erscheinen vielmehr die sozialpolitischen Wirkungen einer guten Straßenbahnpolitik so wichtig, daß wir es für erstrebenswert halten, bei ihr vor allem bezüglich der Außenstrecken möglichst das Prinzip der Kostendeckung zur Anwendung zu bringen und daher für die Benutzung der Straßenbahn nur eine Abgabe zu erheben, deren Betrag ungefähr zu einer Deckung der Betriebskosten hinreichen würde. Die Verwirklichung der noch weitergehenden Forderung der Unentgeltlichkeit der lokalen Personenbeförderung [2]) wird einer ferneren Zukunft vorbehalten werden müssen, in der die Finanzen der Städte glänzendere sein mögen, als sie jetzt sind.

So wie die Verhältnisse jetzt liegen, muß die Stadt, die sich oft nur mit großem Kapitalaufwand in den Besitz der Straßenbahnen zu setzen vermag, auf eine entsprechende Verzinsung des darin angelegten Kapitals bedacht sein. Doch ist nicht zu vergessen, daß damit die Befolgung sozialpolitischer Grundsätze sich sehr wohl vertragen kann.

Nicht zum wenigsten liegt die Kommunalisierung der Straßenbahnen im berechtigten Interesse ihrer Angestellten. Erwägt man, daß es allein bei der Großen Leipziger Straßenbahn am Jahresschluß 1902 1337 Angestellte gab, von denen drei Viertel auf das Fahrpersonal entfielen, so sieht man, daß es sich hierbei, wenn man die Angehörigen der Angestellten mit in Betracht zieht, um das Wohl und Wehe von Tausenden allein in einer Großstadt handelt.

---

1) Vergl. dagegen Deichen a. a. O., S. 476.

2) Vergl. Fr. Naumann, Neudeutsche Wirtschaftspolitik, S. 72.

Daß die Lage der Straßenbahnangestellten eine durchaus prekäre ist, haben die Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik[1]) wohl zur Genüge ergeben. Erstrecken sich zwar diese Untersuchungen nur auf einige wenige Großstädte, so kann man sich doch aus Zeitungsberichten besonders bei Gelegenheit von Ausständen des Straßenbahnpersonals und auch durch eigenen Angenschein genügend überzeugen, daß hier noch überall viel zu bessern übrig bleibt.

Überlange Arbeitszeit, niedrige Löhne, zu geringe Zahl von dienstfreien Tagen findet man bei den Straßenbahngesellschaften eigentlich allerorten. Auf diese Mißstände werfen die ab und zu ausbrechenden Streiks oft ein grelles Licht. So war das peinliche Aufsehen allgemein, als es bei Gelegenheit des letzten Straßenbahnerstreiks in Berlin in weiteren Kreisen bekannt wurde, daß die Arbeiter der Großen Straßenbahn, die im Durchschnitt der Jahre 1892—1901 jährlich ca. 13 Proz. Dividende verteilt hat, täglich bis 14 Stunden Dienst zu leisten hatten bei einem monatlichen Lohn von ca. 80 M. und bei nur 2 bis 3 freien Tagen im Monat. Da war es denn kein Wunder, wenn in der öffentlichen Meinung doch so etwas wie ein „Kampf gegen den Kapitalgewinn“[2]) sich bemerkbar machte und die allgemeine Sympathie sich den Streikenden zuwandte. Dadurch sah sich die Direktion zur Nachgiebigkeit bewogen; sie bewilligte 90 M. Monatslohn, zehnstündige Arbeitszeit für die Wagenführer, jeden achten Tag als Ruhetag und Einrichtung einer Pensionskasse.

Auch in anderen Städten, wie in Aachen, Braunschweig, Erfurt, Danzig, Halle, Hannover, Königsberg, Leipzig, Stettin konnten die Angestellten die schlimmsten Mißstände erst auf dem gewaltsamen Wege des Ausstandes beseitigen. Wie wenig sie von dem sozialpolitischen Verständnis der Straßenbahnverwaltungen in dieser Hinsicht zu erwarten haben, kann man aus dem Bericht über die sechste Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltuugen zu Wiesbaden ersehen[3]), wo die Aufforderung erging, bei drohenden Ausständen Mut zu zeigen und den Grundsatz zur Geltung zu bringen: „Macht gegen Macht!“

Aber abgesehen von allen anderen sozialpolitischen Rücksichten, liegt ein öffentliches Interesse an der Verhütung überlanger Arbeitszeiten im Straßenbahnverkehr schon deshalb vor, weil dadurch die

1) Vergl. Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1902, Bd. XCIX, S. 281 ff. und passim.

2) Vergl. Hilse a. a. O., Bd. II, S. 19.

3) Im September 1900, s. Zeitschrift für Kleinbahnen, Jahrg. 1900 u. 1901.

Sicherheit des Verkehrs leidet[1]). Aus diesem Grunde haben sich viele Stadtvertretungen vertragsmäßig ein Eingreifen in den Betrieb der Straßenbahngesellschaften zwecks Sicherung des Verkehrs vorbehalten. Außerdem sind sie ja auch aus wohlfahrtspolizeilichen Gründen imstande, bessernd einzugreifen. Allein das naturgemäße Gewinnstreben einer privaten Erwerbsgesellschaft läßt diese solchen Eingriffen meistens einen zähen Widerstand entgegensetzen.

Anders, wenn die Straßenbahn sich in städtischem Besitze befindet. Da können nicht nur Arbeiterausschüsse die Wünsche der Angestellten an den leitenden Stellen anbringen, sondern die Arbeiter werden auch wohl überall Vertreter ihrer Wünsche in dem Stadtverordnetenkollegium besitzen, und das nicht nur in den Angehörigen der Arbeiterpartei. Überhaupt wird sich der ganze Betrieb in seinem inneren Gefüge mehr im Lichte der Öffentlichkeit abwickeln[2]). Die Stadt wird nicht allein der gesetzlichen Pflicht der Versicherung gegen Invalidität, Alter, Krankheit, Unfälle nachkommen, sondern die Straßenbahnangestellten durch Gewährung von Pensionsberechtigung, Hinterbliebenenversorgung, durch Unterstützung mancherlei Art, durch Bewilligung längeren Urlaubes in ihrer sozialen Lage so viel wie möglich bessern, wie es jetzt schon die Städte Breslau, Charlottenburg, Darmstadt, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Magdeburg, Stuttgart u. a. m. mit ihren städtischen Arbeitern tun[3]). In allen Fällen bedeutete der Übergang der Straßenbahnen in städtischen Besitz zugleich eine Verbesserung der Lage der Angestellten; allenthalben wurde die Dientzeit gekürzt, der Lohn und die Anzahl der freien Tage im Monat erhöht.

Was ein Gemeindebetrieb seinen Angestellten an Annehmlichkeiten gewähren kann, dafür bieten die städtischen Straßenbahnen in Frankfurt a. M. wohl das beste Beispiel. Die tägliche Arbeitszeit beträgt dort 8 Stunden und 40 Minuten, jede Mehrleistung wird besonders vergütet. Die Löhne steigen in sechs Dienststufen bis auf 135 M. den Monat, und laufen bei Urlaub bis zu sechs Tagen, bei militärischen Übungen bis zu 14 Tagen und in Krankheitsfällen sogar bis zu drei Monaten ungekürzt weiter. 75 Proz. des Jahreseinkommens wird als Pension gewährt. Beim Tode des Angestellten ist für seine Hinterbliebenen durch Witwen- und Waisengelder gesorgt. Es ist

1) Dieser Gesichtspunkt kam auch in Leipzig zur Geltung, vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 142.

2) Vergl. Deichen a. a. O., S. 487.

3) Vergl. darüber Damaschke a. a. O. passim.

aber auch dafür Fürsorge getroffen, daß den Arbeitern nicht zu viel von ihrem Lohn für Wohnungsmiete verloren geht. Deshalb sind ihnen teilweise Dienst- und Mietswohnungen gegen mäßige Berechnung zur Verfügung gestellt; außerdem ist ihnen das Wohnen in den billigen Vororten erleichtert, indem den Arbeitern selbst freie Fahrt, ihren Angehörigen ein sehr billiges Abonnement gewährt worden ist. Damit die mit den weiteren Entfernungen verbundenen Unzuträglichkeiten möglichst beseitigt werden, ist noch gesorgt für unentgeltliches Mitführen des Mittagessens auf jedem beliebigen zur Arbeitsstätte fahrenden Straßenbahnwagen in besonderen den Arbeitern leihweise überlassenen Speisekörben mit eingepaßtem Geschirr. Es ist sogar auf die Nachtruhe der Familienmitglieder Rücksicht genommen, indem an solche Arbeiter, die vor 5 Uhr früh den Dienst antreten müssen, unentgeltlich Frühstück verteilt wird. Bei einer Außentemperatur von 5° Kälte wird an die Angestellten unentgeltlich warmer Kaffee abgegeben. Kohlen werden den Arbeitern zum Selbstkostenpreise überlassen usw. [1]).

Das sind alles Annehmlichkeiten, die man oft mit geringen Kosten den Angestellten bieten kann, die aber von ihnen oft dankbarer anerkannt werden als selbst eine Lohnerhöhung. Wo aber fände sich die Verwaltung einer Straßenbahnaktiengesellschaft, die solche Maßnahmen vor den auf ihre Dividende wartenden Aktionären zu vertreten sich erkühnte.

Früh schon, vor ca. 15 Jahren, dachte man in Frankfurt a. M. und in München ernstlich an die Übernahme der Straßenbahnen in städtischen Besitz. Ganz wenige Gemeinden, wie Britz, Pyrmont und Wiesloch ließen sogar schon in den ersten Jahren des Aufkommens von Straßenbahnen solche auf Gemeindekosten anlegen und betreiben. Andere Gemeinden bauten sie zwar auf eigene Rechnung, verpachteten sie aber dann wieder, wie Düsseldorf, Halle, Köpenick oder verkauften sie, wie Mariendorf, Niederschönhausen, Rixdorf [2]).

Recht in Fluß gekommen ist die Kommunalisierung erst in den letzten Jahren, nachdem die Elektrizität als Zugkraft eingeführt ist und in mancher Hinsicht eine Vereinfachung der Technik stattgefunden hat.

Übrigens führte die Entwicklung der mit den betreffenden Gesellschaften im Laufe der Jahre abgeschlossenen Verträge an sich

---

1) Vergl. Zeitschr. f. Kleinbahnen, Jahrg. 1902, S. 131 ff.

2) Vergl. hierzu bes. Hilse a. a. O. passim.

schon auf die Verstadtlichung der Straßenbahnen hin. Hatte man die ersten Verträge mit den Straßenbahnunternehmern meist mit äußerster Kurzsichtigkeit abgeschlossen, die allerdings bei der Neuheit der Sache einigermaßen zu entschuldigen war, so sah man sich durch die mannigfaltigen Differenzen, die sich aus der verschiedenen Auslegung der Verträge ergaben, gewitzigt, in der Folge nach Möglichkeit vor und strebte danach, der Gemeinde immer mehr Einfluß auf den Betrieb der Straßenbahn und auch Teilnahme an ihrer Rentabilität zu sichern.

So brauchte die Pferdebahngesellschaft in Leipzig nach dem ersten Vertrage vom Jahre 1871 für die Benutzung städtischen Areals nur insoweit etwas zu zahlen, als dieses für Wartehäuschen und Stationshäuser in Anspruch genommen wurde, und auch dafür nur einen Betrag in Höhe der Gewerbesteuer. Eine Beteiligung an der Rentabilität der Bahn erlangte die Stadtgemeinde erst im Jahre 1889 durch den Nachtrag zu den Konzessionsdekreten der Jahre 1871 und 1881, in der sogenannten Kilometergebühr. An deren Stelle trat bei Einführung der elektrischen Straßenbahnen die in den allgemeinen Bedingungen vom Jahre 1893 stipulierte, für die Stadt vorteilhaftere Beteiligung am Bruttogewinn der Straßenbahnen[1]).

Für die Art und Weise, in der diese Vorteile für die betreffende Stadt den Straßenbahnen meistens abgerungen werden mußten, bieten die Leipziger Verhältnisse das beste Beispiel.

Während der letzten 6 Jahren wurde in Deutschland eine ganze Anzahl von Straßenbahnen in städtische Verwaltung übernommen. In einigen Orten mittlerer Größe schritt man um so lieber dazu, als man so die Anlage eines städtischen Elektrizitätswerkes sichern konnte, indem man ihm in der Straßenbahn eine wichtige Abnehmerin stellte. So in Kottbus, Münster und Worms. Unter den größeren Städten machte mit der Kommunalisierung den Anfang Frankfurt a. M., das mit dem 1. Januar 1898 das gesamte im Stadtgebiete liegende Straßenbahnnetz in eigene Regie übernahm. Ganz oder teilweise kommunalisierten dann Barmen, Königsberg i. P., Oberhausen, Friedrichshagen. Düsseldorf, das seine Straßenbahn anfänglich verpachtet hatte, betreibt sie von 1900 an selbst. Heidelberg, Köln, Naumburg, Nürnberg ließen sich den Ankauf der Straßenbahnen eine Menge Geld kosten. Weiterhin finden wir städtische Straßenbahnen noch in Altona, Barmen, Bonn, Breslau, Darmstadt, Elberfeld, Essen, Graudenz, Halle, Karlsruhe, Mühlheim a. d. R., München, Gladbach, Rheydt, Solingen, Stolp,

1) Über die ähnliche Entwicklung in Dresden vergl. Großmann a. a. O., S. 261.

Torgau, Witten[1]). An vielen Orten sind noch Verhandlungen über die Verstadtlichung der Straßenbahnen im Gange.

Die größte und verhältnismäßig auch ertragreichste Straßenbahn, die „Große Berliner", befindet sich noch in den Händen einer Aktiengesellschaft als warnendes Beispiel[2]). Ihre Konzession währte „nur" bis 1919, doch wurde sie aus absonderlichen Gründen durch das Berliner Königl. Polizeipräsidium bis 1949 verlängert. Die Entrüstung darüber war angesichts des rücksichtslosen Gewinnstrebens dieser Gesellschaft allgemein derart, daß die Stadtvertretung nahezu einstimmig beschloß, in Zukunft neue Straßenbahnlinien nur auf Kosten der Stadt zu bauen und selbst zu betreiben. Ein Anfang zum städtischen Straßenbahnbetriebe wurde dadurch gemacht, daß man für $5^1/_2$ Millionen Mark Aktien der „Berliner elektrischen Straßenbahngesellschaft" ankaufte und sich so deren zwei Linien sicherte. Einen ähnlichen praktischen Kursus über die Annehmlichkeiten des Privatbetriebes von Straßenbahnen erhielt auch Breslau mit ähnlichem Erfolg. So sehen wir denn gegenwärtig die Gegner der Straßenbahnverstadtlichung immer mehr in die Minderzahl geraten.

Der Umstand, daß eine Straßenbahn durch mehrere Gemeinden hindurchfährt, bildet kein Hindernis für ihre Kommunalisierung. Entweder nimmt die Hauptgemeinde die betreffende Straßenbahn in ihre Hand und schließt mit den Nachbargemeinden, die sie durchfährt, entsprechende Verträge ab, oder die mehreren Gemeinden schließen eigens zum Zwecke der Kommunalierung der Straßenbahnen einen Gemeindeverband, wie die Vororte Dresdens: Borsberg, Rockau, Hosterwitz, Nieder-Pagwitz, Wachwitz und Loschwitz, die sich dazu durch das Fallissement der Kummer-Werke gezwungen sahen und so den weiteren Ausbau und den Betrieb der Straßenbahnen bis nach Pillnitz übernahmen.

Alles in allem ist der Prozentsatz der städtischen Straßenbahnen in Deutschland doch nur ein geringer, im Jahre 1902: 713 von 4549 km. Es ist aber zu erwarten, daß die Verstadtlichung der Straßenbahnen ein schnelleres Tempo anschlagen wird, je mehr man in weiteren Kreisen zur Erkenntnis der wirtschaftlichen Aufgaben der modernen Stadtgemeinde kommt[3]).

---

1) Vergl. hierzu Deichen a. a. O.

2) Neuerdings sucht sie ja den Ausbau der Hochbahn zu verhindern.

3) Vergl. die auf dem ersten deutschen Städtetag zu Dresden im Jahre 1903 gehaltenen Vorträge der Oberbürgermeister Dr. Adickes und Beutler in „die sozialen Aufgaben der deutschen Städte", S. 29 f. und 123 f.

Kapitel IX.

Statistisches zur Entwickelung der Leipziger Straßenbahnen.

Es betrug die Gleislänge sämtlicher in Betrieb befindlichen Strecken der Straßenbahnen der Stadt Leipzig:

a) bei der Großen Leipziger Straßenbahn

Jahr	Streckenlänge eingleisig m	doppelgleisig m	zusammen m	Proz. doppelgleisig
1875	15 550	2 000	17 550	11,39
1880	15 550	2 000	17 550	11,39
1885	6 039	22 966	29 005	79,20
1890	1 346	35 345	36 691	96,33
1895	645	38 859	39 504	98,38
1896[1])	607	39 660	40 267	98,50
1900	3 905	51 713	55 708	92,84
1902	4 033	52 522	56 555	92,88

b) bei der Leipziger elektrischen Straßenbahn:

1896	14 204	13 764	27 968	49,20
1900	19 088	33 561	52 649	63,76
1902	18 238	34 411	52 649	65,36

Die Betriebsmittel der Straßenbahnen waren

a) bei der Pferdebahn:

Jahr	Wagen	Pferde
1875	40	158
1880	48	151
1885	102	542
1890	142	865
1895	172	1013

b) bei der Großen Leipziger Straßenbahn:

Jahr	Wagen	Pferde	Motorwagen	Anhängewagen
1896	131	473	135	—
1902	—	—	275	142

c) bei der Leipziger elektrischen Straßenbahn:

1896	—	—	70	50
1902	—	—	130	50

Die Benutzung der Straßenbahnen in Leipzig zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Einwohnerzahl	Fahrgäste	Summe der Fahrgelder in Mark	Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung	Ausgaben dafür auf den Kopf der Bevölkerung in Mark	Einnahmen auf jeden Fahrgast in Mark
1875	127 387	2 090 294	405 648	16,4	3,18	19,45
1880	149 081	2 133 136	391 972	14,3	2,63	18,37
1885	170 340	8 472 529	1 127 376	49,1	6,62	13,30
1890[1])	357 122	16 600 566	1 825 147	46,5	5,11	10,49
1895[2])	399 969	21 242 891	2 302 877	53,1	5,76	10,84
1900	456 126	63 568 408	4 197 606	140,8	13,02	6,60

Man sieht aus dieser Zusammenstellung, wie sich die Bevölkerung Leipzigs in steigendem Maße der Straßenbahnen bedient, und wie dementsprechend die Ausgaben der Einzelnen für diese Art der Personenbeförderung wachsen, während die Kosten der einzelnen Fahrt fortgesetzt sich vermindern. Ebenso gehen auch die auf jeden zurückgelegten Kilometer entfallenden Einnahmen stetig zurück, wie sich aus der folgenden Tabelle ergibt:

a) bei der Großen Leipziger Straßenbahn:

Jahr	Zurückgelegte Kilometer	Einnahmen in Mark	Einnahmen auf jeden zurückgelegten Kilometer
1875	518 821	405 648,—	78,18
1880	598 914	391 972,—	65,44
1885	2 295 221	1 127 376,—	49,12
1890	3 861 729	1 825 147,—	47,27
1895	4 836 353	2 302 877,—	47,61
1896	5 412 378	2 527 791,35	46,7
1897	9 180 980	3 539 628,65	38,6
1898	11 632 471	3 613 301,35	31,1
1899	12 972 711	3 989 510,65	30,8
1900	13 957 412	4 197 606,75	30,1

1) Hier ist die Einverleibung mehrerer Vororte vollendet, wodurch sich auch das Zurückgehen der Relativzahlen der Fahrten und der Ausgaben dafür für den Zeitraum 1885—1890 erklärt.

2) Die im folgenden Jahre stattfindende Einführung der elektrischen Straßenbahnen bewirkt innerhalb eines Jahrfünftes die Verdreifachung der Zahl der Fahrgäste, dagegen nur eine Verdoppelung der Einnahmen, weil zugleich auch der 10 Pf.-Einheitstarif mit Umsteigeberechtigung eingeführt ist.

b) bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn:

1896	1 688 539	521 490,81	31,85
1897	3 587 533	1 031 131,84	29,81
1898	5 316 383	1 324 069,39	25,61
1899	6 205 913	1 563 518,01	25,82
1900	6 688 583	1 679 225,90	25,85

Nach dem Sinken der Einnahmen auf die Wagenkilometer verringern sich auch die Dividenden. Sie betrugen:

a) bei der Pferdebahn im Jahre:

1872/73	6 Proz.	1884/85	6 Proz.
74	4½ „	86	6 „
75	6 „	87	6½ „
76	5 „	88	7 „
77	4 „	89	7 „
78	4 „	90	7 „
79	3 „	91	6 „
80	2⅞ „	92	4 „
81	4½ „	93	5 „
82	5 „	94	6 „
83	6 „	95	7½ „
84	6 „		

b) bei der Gr. L. Str.		c) bei der L. E. Str.	
1896	6 Proz.		4 Proz.
1897	8 „		4 „
1898	8 „		4 „
1899	8 „		4 „
1900	7 „		3 „
1901	5½ „		2 „
1902	5½ „		2 „

Dabei betrug das Aktienkapital der Pferdebahn 4500000 M., das der Großen Leipziger Straßenbahn im Jahre 1896 6000000 M.; es wurde aber im Jahre 1899 auf 8000000 und 1900 auf 10000000 M. erhöht, während das Aktienkapital der Leipziger Elektrischen Straßenbahn nach wie vor sich auf 6250000 M. stellt. Hierzu kommen noch an Obligationen bei der Großen Leipziger Straßenbahn im Jahre 1896 7500000 M., die sich im Jahre 1897 auf 10000000 M. erhöhen; bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn im Jahre 1897 3000000 M., von 1899 an 4000000 M. Außerdem sind bei beiden Gesellschaften noch weitere Kapitalien investiert.

Der Börsenkurs der Großen Leipziger Straßenbahn hatte als höchsten Stand 290, Anfang 1902 stellte er sich auf 137, Anfang 1904 auf 150,50. Der höchste Stand bei den Aktien der Leipziger Elektrischen Straßenbahn war 189, Anfang 1902 standen sie auf 67, Anfang 1904 auf 78.

Kapitel X.

Zur Lage der Angestellten bei den Leipziger Straßenbahnen.

Die Lage des bei den Straßenbahnen beschäftigten Personals ist durch die Untersuchungen des Vereins für Sozialpolitik[1]) für einige Großstädte klargestellt worden. Wir können uns bezüglich der betreffenden Verhältnisse in Leipzig im allgemeinen mit einem Hinweis auf diese zum Teil sehr ausführlichen Schilderungen begnügen, weil sie im wesentlichen auch hier zutreffen. Nur was die Hauptkategorien des Straßenbahnpersonals, die Schaffner und Wagenführer, anlangt, wollen wir noch einiges von den Leipziger Straßenbahnen hinzufügen.

Im allgemeinen hat sich die Lage der Angestellten der Straßenbahnen in Leipzig, seitdem diese mit Elektrizität betrieben werden, gebessert[2]). Als man über die Konzessionsbedingungen der elektrischen Straßenbahnen beriet, wurde im Stadtverordnetenkollegium auch die Frage berührt, inwieweit der Rat bezw. die Stadtgemeinde Einfluß habe auf die Lohn- und Arbeitsverhältnisse der Angestellten der Straßenbahnen[3]). Damals wurde wiederholt betont, daß die beiden Straßenbahnen lediglich Privatgesellschaften seien, und daß die Verhältnisse ihrer Arbeiter lediglich ein Internum der Gesellschaften sei. Von diesem Standpunkt ausgehend, beschloß man, sich um die Lohnverhältnisse überhaupt nicht zu kümmern. Nur betreffs der Arbeitszeit wurde eine Bestimmung in die Konzessionsverträge aufgenommen, die dahin lautete, daß die Arbeitszeit in der Dienstordnung festzulegen sei, und daß diese der Genehmigung des Rates zu unterliegen habe. Dazu wurde in der Betriebsordnung bezüglich der Angestellten nur festgesetzt, daß der Rat unter gewissen Umständen von den Straßenbahngesellschaften die Entlassung von Angestellten verlangen kann.

Jedenfalls war es aber ein Fehler, der Stadtgemeinde nicht das Recht vorzubehalten, auf die Arbeits- und Lohnverhältnisse bei den Straßenbahnen unmittelbar einzuwirken. Sonst wäre wahrscheinlich auch der Ausstand bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn verhütet worden, in welchen deren Angestellte am 27. Oktober 1899 eintraten, weil die Gesellschaft sich ihren Forderungen gegenüber vollständig ablehnend verhielt. Diese Forderungen gingen in der Hauptsache auf Lohnerhöhung, Bezahlung der Überstunden, Gewährung von 4 freien

1) Schriften d. Vereins für Sozialpolitik XCIX, 1902, S. 281 ff.
2) Vergl. oben S. 76.
3) Vergl. Protok. d. St.-V., Jahrg. 1895, S. 142 f.

Tagen im Monat und Herabsetzung der täglichen Dienststundenzahl. Die Direktion würdigte das Schreiben der Lohnkommision ihrer Angestellten keiner Antwort. Sie mochte sich auch nicht dazu verstehen, vor dem Gewerbegericht zu erscheinen, wie sie auch die Vermittelung des Oberbürgermeisters ablehnte. Der Ausstand, in den die Angestellten infolgedessen eintraten, mußte jedoch schon nach dreitägiger Dauer für beendet erklärt werden, weil die größere Hälfte der Streikenden die Arbeit wieder aufnahm. Jedoch wurden trotz des Mißlingens der Bewegung die Löhne etwas aufgebessert und auch sonst kleinere Zugeständnisse gemacht. Eine weitere Aufbesserung der Löhne fand anläßlich der Berliner Straßenbahnbewegung im Jahre 1900 statt.

Jetzt bekommen bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn die Schaffner einen Anfangslohn von 70 M. monatlich, der in ca. 15 Jahren auf 105 M. steigt; die Wagenführer erhalten als Anfangslohn 80 M., und steigen in denselben Zeiträumen wie die Schaffner bis zu 120 M. Dazu kommen als Trinkgelder im Durchschnitt bei den Wagenführern, besonders für Mitnehmen von Gepäckstücken auf den Vorderperron, noch jährlich ca. 60, bei den Schaffnern ungefähr 400 M., so daß im Anfang das jährliche Einkommen eines Wagenführers ca. 1020 M. bezw. 1140, das eines Schaffners ca. 1240 M. beträgt[1]).

Ähnlich, und zwar etwas besser, steht es mit den Löhnen bei der Großen Leipziger Straßenbahn[2]).

Danach können die Lohnverhältnisse der Wagenführer und Schaffner der elektrischen Straßenbahnen Leipzigs nicht gerade als schlecht bezeichnet werden[3]).

Mißlicher steht es jedoch mit den übrigen Arbeitsbedingungen, insbesondere mit der Arbeitszeit.

In dieser Beziehung sind die von dem Königl. Kommissar für die elektrische Straßenbahnen erlassenen Bestimmungen maßgebend. Danach darf die Gesamtdienstzeit der Wagenführer und Signalwärter während eines Zeitraumes von 3 Wochen 200 Stunden nicht übersteigen. Die Dienstzeit darf an einem Tage, ohne Einschiebung einer größeren Ruhepause von mindestens 2 Stunden Dauer nicht mehr als 12 Stunden betragen, bei Einschiebung einer solchen Ruhepause aber

1) Übrigens sähen es auch die besten Elemente unter den Straßenbahnangestellten lieber, wenn sie statt der Trinkgelder eine Lohnerhöhung erhielten (de facto werden diese Trinkgelder ja indirekt den Straßenbahngesellschaften gegeben).

2) Die Löhne werden bei der Großen Leipziger Straßenbahn jede Woche, bei der Leipziger Elektrischen Straßenbahn jeden Monat ausgezahlt.

3) Zumal es sich doch eigentlich um ungelernte Arbeit handelt.

auch nicht mehr als 14 Stunden. Nach Beendigung der Tagesarbeit ist eine geschlossene Ruhezeit von 8 Stunden zu gewähren. Auch ist festgesetzt worden, daß die tägliche Dienstzeit in nicht mehr als zwei Perioden abzuleisten ist.

Daß diesen Bestimmungen, die doch gewiß in sozialpolitischer Hinsicht nicht zu weit gehen, nicht immer genügt worden ist, geht schon aus folgenden Dienstplänen der Straßenbahngesellschaften hervor:

Sommerfahrplan 1896 für die Linie Eutritzsch—Bayrischer Bahnhof der Großen Leipziger Straßenbahn:

													Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	V.	6^{07}	bis	N.	7^{23}						=	13	Stunden	16	Minuten
2.	„	„	6^{17}	„	V.	10^{33}	u.	N.	1^{57}	bis	N. 10^{43}	=	13	„	2	„
3.	„	„	10^{47}	„	N.	10^{38}						=	11	„	46	„
4.	„	„	6^{27}	„	„	1^{33}	„	„	7^{37}	„	„ 11^{35}	=	11	„	14	„
5.	„	„	6^{37}	„	„	6^{23}						=	11	„	46	„
6.	„	„	6^{47}	„	V.	11^{03}	„	„	2^{27}	„	„ 11^{13}	=	13	„	2	„
7.	„	„	11^{17}	„	N.	11^{03}						=	11	„	46	„
8.	„	frei.														
9.	„	V.	6^{57}	„	„	2^{13}	„	„	6^{37}	„	„ 10^{53}	=	11	„	32	„
10.	„	„	7^{07}	„	„	6^{53}						=	11	„	46	„
11.	„	„	7^{17}	„	V.	11^{23}	„	„	2^{57}	„	„ 11^{25}	=	12	„	34	„
12.	„	„	11^{47}	„	N.	11^{15}						=	11	„	28	„
13.	„	„	7^{27}	„	„	2^{43}	„	„	7^{07}	„	„ 11^{23}	=	11	„	32	„
14.	„	Reserve										=	6	„		
15.	„	frei.														
	u. s. w.															

Sommerfahrplan 1902 für die Linie Gohlis—Connewitz—Dölitz der Großen Leipziger Straßenbahn.

													Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	V.	5^{30}	bis	N.	3^{42}	u.	N.	6	bis	N. 7^{54}	=	12	Stunden	6	Minuten
2.	„	„	5^{36}	„	„	3^{48}	„	„	6^{12}	„	„ 8^{06}	=	12	„	6	„
3.	„	„	5^{54}	„	„	6						=	12	„	6	„
4.	„	„	6^{06}	„	V.	11^{58}	„	„	5^{24}	„	„ 11^{18}	=	11	„	46	„
5.	„	„	6^{06}	„	„	7^{54},		V.	11^{42}	„	„ 1^{36}	=	11	„	48	„
							„	N.	3^{42}	„	„ 11^{48}					
6.	„	„	11^{30}	„	N.	11^{41}						=	12	„	11	„
7.	„	frei.														
8.	„	V.	5^{42}	„	„	3^{54}	u.	„	6^{24}	„	„ 8^{18}	=	12	„	6	„
9.	„	„	6	„	„	6^{06}						=	12	„	6	„
10.	„	„	6^{12}	„	V.	12^{03}	„	„	5^{30}	„	„ 11^{26}	=	11	„	47	„
11.	„	„	6^{42}	„	„	8^{30}	„	„	12^{12}	„	„ 2^{06}	=	11	„	47	„
							„	„	4^{06}	„	„ 12^{11}					

Winterfahrplan 1896/97 für die Linie Berliner Bahnhof—Großzschocher der Leipziger Elektrischen Straßenbahn.

(Fahrzeit 49 Minuten, Haltezeit in Großzschocher 15 Minuten, am Berliner Bahnhof $7^1/_2$ Minuten).

													Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	V.	5^{15}	bis	V.	11^{07}	u.	N.	5^{07}	bis	N.	11^{02}	= 11	Stunden	47	Minuten
2.	„	„	11^{07}	„	N.	11^{09}							= 12	„	2	„
3.	„	„	5^{15}	„	„	5^{15}							= 12	„	—	„
4.	„	„	5^{22}	„	V.	11^{22}	„	„	5^{22}	„	„	11^{06}	= 11	„	44	„
5.	„	„	11^{22}	„	N.	11^{22}							= 12	„	—	„
6.	„	„	5^{30}	„	„	5^{30}							= 12	„	—	„
7.	„	„	5^{37}	„	V.	11^{37}	„	„	5^{37}	„	„	11^{30}	= 11	„	53	„
8.	„	„	11^{37}	„	N.	11^{38}							= 12	„	1	„
9.	„	frei.														
10.	„	V.	5^{45}	„	„	5^{45}							= 12	„	—	„
11.	„	„	5^{52}	„	V.	11^{52}	„	„	5^{22}	„	„	11^{45}	= 11	„	23	„
12.	„	„	11^{52}	„	N.	11^{53}							= 12	„	1	„
13.	„	„	6	„	„	6							= 12	„	—	„
14.	„	„	6^{07}	„	V.	12^{07}	„	„	6^{07}	„	„	10	= 9	„	53	„

Sommerfahrplan 1903 auf einer anderen Linie der Leipziger Elektrischen Straßenbahn.

													Dauer der täglichen Gesamtdienstzeit			
1.	Tag	Reserve	von	V.	5	bis	N.	8								
2.	„	V.	5^{24}	bis	V.	9^{44}	u.	V.	12	bis	N.	$6^{22.5}$	= 10	Stunden	$42^1/_2$	Minuten
3.	„	„	5^{44}	„	N.	12^{15}	„	N.	$2^{22.5}$	„	„	$6^{37.5}$	= 10	„	46	„
4.	„	„	5^{54}	„	„	2^{30}	„	„	$4^{37.5}$	„	„	6^{45}	= 10	„	$43^1/_2$	„
5.	„	„	5^{28}	„	V.	9^{12}	„	„	1	„	„	9	= 11	„	44	„
6.	„	„	5^{38}	„	N.	3^{12}	„	„	$5^{07.5}$	„	„	7^{15}	= 11	„	$51^1/_2$	„
7.	„	„	5^{14}	„	„	1^{34}	„	„	8	„	„	11^{35}	= 11	„	55	„
8.	„	frei.														

u. s. w.

In Wirklichkeit werden nicht einmal diese Dienstpläne streng innegehalten, so daß das Personal noch unbezahlte Überstunden zu leisten hat. Manchmal bleiben so nur 4—5 Stunden Nachtruhe übrig. Ohnehin ist die gewöhnliche tägliche Dienstzeit in Anbetracht des Körper und Geist gleichmäßig anstrengenden Dienstes als übermäßig lang zu bezeichnen. Allgemein wird auch von dem Personal eine bessere Diensteinteilung gewünscht. Denn was soll ein Angestellter viel mit einer zweistündigen Ruhepause anfangen, wenn er von und zur Dienstantrittsstelle eine viertel bis eine halbe Stunde zu gehen hat. Noch schlimmer ist das, wenn die tägliche Dienstzeit gar in drei Teilen zu leisten ist. Ein großer Übelstand ist ferner, daß die Pausen

an den Endstationen nicht immer lang genug sind, denn es ist zu berücksichtigen, daß innerhalb dieser Pausen der Wagen gereinigt und ein eventuell mitgenommener Anhängewagen auch rangiert werden muß. Zur Verrichtung der Notdurft bleibt dann oft kaum Zeit übrig; dazu fehlt es sogar an einigen Endpunkten an Bedürfnisanstalten. Auch muß das Essen während der kurzen Haltepausen eiligst verschlungen werden. Daß dabei Magenbeschwerden und Nervenleiden auftreten, ist kein Wunder. Die dauernden Einflüsse der Witterung verursachen daneben Rheumatismus, das unausgesetzte Stehen bei den Wagenführern Beinkrankheiten und Zugluft in Verbindung mit Witterungseinwirkungen Augenleiden [1]). Die Leute sind wirklich zu bedauern.

Kapitel XI.

Schlußbetrachtungen.

Zu einer Beförderung von Leichen, Gütern, Straßenkehricht, Kloakeninhalt usw., wie eine solche von Gemeinde und Staat seit den allgemeinen Bedingungen vom Jahre 1881 immer wieder ins Auge gefaßt wurde, ist die Straßenbahn in Leipzig noch nicht in Anspruch genommen worden. Dieser Frachtverkehr würde sich vorzüglich für die Nachtzeit eignen. Dabei wäre eine Störung der nächtlichen Ruhe um so weniger zu befürchten, als man auf den einzelnen Linien nur wenige Wagen und zwar in längeren Zügen und langsamem Tempo verkehren zu lassen brauchte. Aber auch bei Tage könnte auf den Hauptlinien in bestimmten längeren Intervallen ein Gepäckwagen, vielleicht als Anhängewagen, laufen. Dadurch würde die Belästigung der Fahrgäste durch die jetzt auf den Vorderperrons mitgeschleppten, oft sehr umfangreichen Gepäckstücke vermieden werden und aller Wahrscheinlichkeit nach auf der Straßenbahn sich ein reger Gepäckverkehr entwickeln [2]).

Hat man auch den Güterverkehr auf der Straßenbahn in Leipzig noch nicht eingeführt, so hat sich hier das Straßenbahnwesen doch extensiv weiter entwickelt. Es ist nämlich in den letzten Jahren zu den beiden Leipziger Straßenbahngesellschaften noch eine Außenbahn-

---

1) Die Große Leipziger Straßenbahn hat eine eigene Betriebskrankenkasse, während die Angestellten der Leipziger Elektrischen Straßenbahn bei der Leipziger Ortskrankenkasse versichert sind.

2) Güterverkehr findet statt z. B. auf der Dampfstraßenbahn zu Naumburg und der elektrischen Straßenbahn zu Meißen.

gesellschaft hinzugekommen [1]), welche die Orte Wahren und Gautzsch mit der Stadt verbunden hat. Sie ist von der Bankfirma Becker u. Co. zu Leipzig und der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Berlin gegründet, denselben Firmen, welche die Leipziger Pferdebahn in die Große Leipziger Straßenbahn umgewandelt haben. So ist es erklärlich, daß die neue Gesellschaft mit der Großen Leipziger Straßenbahn in innigem Konnex steht. Sie bekommt von dieser die elektrische Energie geliefert und benutzt auch teilweise die Gleise dieser Gesellschaft. Die beiden Außenlinien selbst auszuführen, hatte die Große Leipziger Straßenbahn abgelehnt mit der Begründung, daß das unter den bisherigen Konzessionsbedingungen ein zu großes Risiko zu sein schiene.

Überblicken wir die Entwickelung des Personentransportgewerbes in Leipzig, so bemerken wir, wie auch darin eine Vereinheitlichung des Bedarfs [2]) eingetreten ist. Ende der 30er Jahre des vorigen Jahrhunderts gibt es da Sänften und alle die an Aussehen und an Leistungsfähigkeit ganz verschiedenen Gespanne der Lohnkutscher. Jetzt haben wir nur noch zwei Klassen von Taxameterdroschken, wobei die zu jeder Klasse gehörenden Gespanne einander ähnlich sehen wie ein Ei dem andern, sodann die ganz modernen elektrischen Straßenbahnen, in deren Wagen der Arbeiter neben dem Geheimrat für 10 Pf. stundenweit fahren kann.

Bei den Sänften diente noch die menschliche Kraft als Motor, jetzt leitet der Mensch lediglich die Triebkraft, welche bei den Droschken noch immer eine tierische, bei den Straßenbahnen dagegen schon eine elementare ist.

Daß auch bei den Droschken die Pferde durch eine elementare Triebkraft ersetzt werden, ist nur noch eine Frage der Zeit. Denn immer mehr erweitert sich der Wirkungskreis des Automobils, das aus einem rein sportlichen mehr und mehr zu einem praktischen Kulturzwecken dienenden Fahrzeug sich entwickelt. Schon sind in einigen deutschen Städten, wie Berlin, Köln und Stuttgart, Automobildroschken eingeführt [3]). Allerdings haften diesen noch mancherlei Unan-

---

1) Vergl. hierüber Schanz, Leipziger Außenbahnen. Leipzig 1900.

2) Vergl. Sombart, Der moderne Kapitalismus, Bd. II, S. 319 ff.

3) Vielleicht ist das Automobil noch berufen, auch den elektrischen Straßenbahnen scharfen Wettbewerb zu machen. Sind doch schon Automobilzüge zusammengestellt — vor allem von dem französischen Obersten Renard —, bei denen eine Lokomotive von 50 bis 60 Pferdekräften mehrere Waggons auf

nehmlichkeiten an, die ihre allgemeine Einführung einigermaßen erschweren. So nicht sowohl ihre Kostspieligkeit als ihr vielfach noch zu geräuschvoller Gang und die Kompliziertheit ihres Mechanismus. Doch wird von der hochentwickelten Automobilindustrie unausgesetzt und mit Erfolg[1]) an Verbesserungen gearbeitet. Auch soll Zeitungsnachrichten zufolge der berühmte amerikanische Erfinder Edison in der Lage sein, die Menschheit in nächster Zeit mit einem in jeder Hinsicht vorzüglichen Automobil zu beglücken.

Für unser Automobilzeitalter war es übrigens in mehr als einer Beziehung charakteristisch, daß im Demzember 1903 bei der Beerdigung des Barons Arthur v. Rothschild zu Paris hinter dessen Leichenwagen sein umflortes Lieblingsautomobil gefahren wurde, so wie man wohl hinter dem Sarge eines Fürsten oder Feldherrn das herrenlos gewordene Lieblingspferd einher zu führen pflegte.

Die Einführung des Automobils in das Droschkengewerbe würde aller Wahrscheinlichkeit nach bei diesem den Zwergbetrieben den Garaus machen und das Aufkommen von Großbetrieben begünstigen. Denn einmal würde die Anschaffung und Benutzung eines Automobils dem selbstfahrenden Droschkenbesitzer, wie die Verhältnisse einmal liegen, wegen der Höhe des Kaufpreises und der Empfindlichkeit des Mechanismus in den meisten Fällen unmöglich sein, andererseits würde mit der Abschaffung der Pferde auch der einzige Vorteil, den der Kleinbetrieb angeblich noch hat, die bessere Pferdepflege, in Fortfall kommen. Daß aber das Aufkommen des Großbetriebes auch für das Droschkengewerbe einen sozialen Fortschritt bedeuten würde, haben wir oben[2]) nachgewiesen, und es ist nicht mehr zweifelhaft, daß auch für die Allgemeinheit die Einführung der Automobildroschke nützlich sein würde. Ein Automobilgesetz, in dessen Beratung man bei den gesetzgebenden Faktoren schon eingetreten ist, wird dazu wesentlich beitragen, indem es insbesondere das zu schnelle Fahren verhindert. Die größere Inanspruchnahme des Straßenpflasters durch die Eisen der Pferde würde fortfallen und damit auch der Großstadtlärm etwas ver-

günstigem Terrain mit einer Geschwindigkeit bis zu 25 km in der Stunde fortzubewegen vermag, wobei die Waggons der Lokomotive in den Kurven so genau folgen als liefen sie in unsichtbaren Schienen.

1) Auf den letzten Automobilausstellungen zu Paris und Leipzig waren schon Vehikel zu sehen, die an Geräuschlosigkeit bei sicherstem Gang und genauester Lenkfähigkeit nichts zu wünschen übrig ließen.

2) S. 35.

ringert werden. „Es ist denkbar, daß das Pferd gänzlich auf den Aussterbeetat gesetzt wird“ [1]).

Wir erleben also einen Übergang vom Organischen zum Anorganischen auch bei den Personenbeförderungsmitteln. Ein Glück ist es da, daß es dadurch zugleich ermöglicht wird, den Großstadtbewohner in anderer Beziehung dem Organischen, der Natur wieder nahe zu bringen. Denn die elektrischen Straßenbahnen setzen auch weniger wohlhabende Leute in den Stand, weit vom Zentrum der Stadt in gesunderen Verhältnissen zu wohnen. Sie begünstigen damit zugleich die Citybildung in den Großstädten [2]).

Wie die Entwicklung weitergehen wird, ist nicht abzusehen. Man hat erkannt, daß die ungeheuere Menschenanhäufung in den Großstädten viele Schattenseiten hat. Andererseits wird behauptet, z. B. von dem Skandinavier Steffen, daß Städte von 100000 Einwohnern vollkommen ausreichen würden, alle Kulturbedürfnisse des modernen Menschen zu befriedigen.

Es macht sich ja auch schon ein Zug aufs Land bemerkbar [3]). So ist neuerdings 50 km nordwärts von London auf einem 1600 ha großen Gelände eine Gartenstadt begründet worden. Die Besiedlung soll auf der Grundlage des Erbbaurechtes erfolgen. Von den 6 Mill. Mark Grunderwerbskosten sind bisher 2 Millionen Mark in Anteilen von 1000 M. ausgegeben. Man rechnet auf eine Ansiedlung von etwa 5000 Personen innerhalb zweier Jahre [4]).

Auch in Berlin machen sich ähnliche Bestrebungen geltend. Anfänge zu einer Gartenstadt bestehen schon in der Nähe von Oranienburg. Diesen Bestrebungen kommen die Versuche entgegen, welche man neuerdings mit elektrischen Schnellbahnen gemacht hat. Glaubt man auch, von der Erreichung einer Schnelligkeit von 200 km in der Stunde für den gewöhnlichen Bahnbetrieb absehen zu müssen, weil

1) So Sombart a. a. O., Bd. I, S. 582. Schlecht stimmt dazu allerdings die Tatsache, daß der preußische Staat noch 1900 für ein Pferd zu Zuchtzwecken 450000 M. ausgegeben hat.

2) Die Citybildung ist auch in Leipzig zu beobachten. Es wohnten hier in der inneren Stadt in den Jahren 1871, 1875, 1880, 1885, 1890, 1895, 1900 beziehentlich 26210, 24491, 24185, 23016, 22551, 19650, 16958 Menschen, also mit jedem Jahrfünft erheblich weniger.

3) So auch bei der Industrie, denn sie wird durch die städtische Grundrente besonders stark belastet, und zwar sowohl unmittelbar durch die hohen Grund- und Bodenpreise des Fabrikterrains als auch mittelbar durch die Belastung des Arbeiterbudgets durch hohe Wohnungsmieten u. s. w.

4) Soziale Praxis vom 10. Dezember 1903.

dazu ein vollständig neuer stärkerer Unterbau nötig ist, so haben doch in letzter Zeit Versuche mit gewaltigen Dampflokomotiven auf gewöhnlichen Bahnen Deutschlands zu der Hoffnung Anlaß gegeben, schon in naher Zukunft mit der Einrichtung solcher besonders schneller Züge auf einzelnen dazu geeigneten Strecken vorgehen zu können. Diese Züge sollen 130 km in der Stunde zurücklegen. Sie würden es ermöglichen, in ca. 25 Minuten eine 50 km weit entlegene Gartenstadt zu erreichen[1]). Es ist denkbar, daß es so zur Bildung von Geschäftsstädten, umgeben von einem Kranze von kleineren Wohnstädten, kommt. Von einer Entvölkerung des flachen Landes würde bei einer richtigen Eisenbahnpolitik dann sicherlich weniger die Rede sein können. Jetzt gibt man vor allem dem Industrialismus die Schuld an dem ungesunden Zuge nach der Stadt[2]), den man in Deutschland wie in England, Frankreich und anderen Ländern beobachtet. Daß dieser aber nicht die notwendige Folge des Industrialismus ist, zeigt das Beispiel Belgiens. In diesem hochentwickelten Lande merkt man nichts von einer Entvölkerung der ländlichen Bezirke. Wohl aber kann man Tag für Tag zehntausende von Arbeitern im ganzen Lande sich aus meilenweiter Entfernung her in die Städte ergießen sehen, während sie abends wieder auf das Land zurückkommen, wo sie ihr Gärtchen. auch wohl ein Stück Land haben. Aber Belgien hat auch die billigsten Eisenbahntarife in Europa, und außerdem gewährt es seinen Arbeitern darin noch Ermäßigungen, die in Preußen und Sachsen an maßgebenden Stellen ein Schütteln des Kopfes erregen würden. Der Arbeiter kann da auf seine Wochenkarte sechsmal hin und zurück unter dem Preise für eine gewöhnliche Rückfahrtkarte fahren! Für 50 km z. B. kostet die Wochenkarte eines Arbeiters 2,25 Frs., während andere Passagiere für eine einzige Rückfahrtkarte III. Klasse 3,05 Frs. zahlen.

Diese vernünftige Eisenbahnpolitik hat zur Folge gehabt, daß trotz des „Industrialismus“ in Belgien die Städte nicht zu Riesenungeheuern anschwellen, welche das ganze Land aussaugen; sie schafft eine seßhafte Arbeiterbevölkerung in weitem Bogen um die großen Städte, gibt den Landbewohnern direkte Abnehmer und, wenn Not an den Mann kommt, auch Arbeitskräfte.

1) So könnte man in weniger als einer halben Stunde von Leipzig bis Naumburg: 53 km, Zeitz: 45 km, Gößnitz hinter Altenburg: 54 km, Leisnig: 53 km, Oschatz: 53 km, Torgau: 51 km, Gräfenhainchen hinter Bitterfeld: 47 km fahren.

2) Der doch in Wirklichkeit nicht zum wenigsten auch durch die fortdauernde Aufsaugung der kleineren landwirtschaften Betriebe in die Großbetriebe und die schlechte Lage der Arbeiter bei diesen verursacht ist.

Wie mancher Arbeitslose würde nicht im Sommer aus der Großstadt täglich in die Provinz hinausfahren, oder auch zu Anfang der Woche, um draußen zu arbeiten, wenn nur die Eisenbahnfahrt nicht so teuer wäre. Denn nicht Monate hindurch will ein solcher Arbeiter auf dem Lande bleiben, er will Sonntags wenigstens bei den Seinen in der Stadt verweilen, womöglich auch einmal in der Woche, damit er sich nach seiner gewohnten Tätigkeit umsehen kann.

Wie viele Arbeiter, kleine Beamte usw. würden nicht ganz auf dem Lande wohnen wollen, meilenweit von den Großstädten entfernt? Aber dann muß es eben zweierlei in Deutschland geben: billige Eisenbahntarife und schnellere Fahrt für die Vorortzüge, die für 50 km keine 3 Stunden brauchen dürfen[1]).

Viel zu prophezeien ist hier besonders mißlich[2]). Aber wie sich aus der kleinen Probebahn der Berliner Gewerbeausstellung von 1879 der elektrische Straßenbahnbetrieb, aus den Vorführungen Edisons in Paris 1881 die elektrische Glühlichtbeleuchtung, aus der Kraftbetriebsanlage der Frankfurter Ausstellung von 1891 die Elektrotechnik in einem ihrer wichtigsten Zweige entwickelt hat, so wird man in gleicher Weise den zukünftigen elektrischen Schnellbetrieb der Vollbahnen von den Berliner Schnellfahrten von 1903 herleiten.

Jedenfalls würde eine Eisenbahnpolitik in der angegebenen Richtung in Verbindung mit einer guten Entwicklung der Straßenbahnen für die Städte und damit für das ganze Land eine gesunde Zukunft zeitigen helfen.

1) Vergl. Sombart a. a. O., Bd. I, S. 618.
2) Vergl. Clemens Heiß, Wohnungsreform und Lokalverkehr, passim.

Das Dienstmannsgewerbe.

Kapitel I.

Die Entwickelung des Dienstmannsgewerbes.

Zu den Gewerben, welche sich in Leipzig wie in anderen Städten erst in neuerer Zeit differenziert haben, gehört das der Dienstmänner. Zwar gab es hier schon seit Jahren Leute, die gegen Entgelt Gegenstände oder Nachrichten für jedermann besorgten, aber als selbständigen Beruf finden wir das erst seit dem Jahre 1861. Vorher wurden die Tätigkeiten, die jetzt den Dienstmannsberuf ausmachen, von anderen Leuten neben ihrer eigentlichen Beschäftigung besorgt. So waren in früherer Zeit, als noch nicht die Kohlen so allgemein als Heizmaterial dienten, die damals so wichtigen Holzkleinmacher, welche besonders auf dem Fleischerplatze ihren Stand hatten, gegen ein Geringes gern bereit, eine Bestellung auszurichten, ein Paket fortzuschaffen, oder beim Umzug, wenn solcher mal vorkam, zu helfen. Als die Droschken immer mehr aufkamen und ihnen Konkurrenz machten, fanden die am Naschmarkt stationierten Sänftenträger, die ohnehin derartigen Nebenbeschäftigungen nachgingen, immer mehr Zeit zu Boten- und anderen vorübergehenden Diensten.

Überhaupt gab es auch in Leipzig schon immer Individuen, die keine regelmäßige Arbeit finden konnten oder zu solcher wenig Neigung hatten, sog. Eckensteher, die gern die Geschäfte eines Dienstmannes besorgten und daraus ihren Lebensunterhalt zogen.

Da aber die Stadt andauernd wuchs, zeigte sich immer mehr das Bedürfnis nach einer Organisation von Leuten, die jederzeit und an mehreren Orten sich bereit fanden, Nachrichten oder Gegenstände für das Publikum zu transportieren und so das Dienstmannsgewerbe als Hauptgewerbe zu betreiben. Als in anderen Städten, wie z. B. in Dresden, ein Dienstmannsinstitut sich bildete, schlossen sich die ver-

schiedenartigen Elemente, die bis dahin dem Publikum solche Dienste nur gelegentlich geleistet hatten, im Jahre 1861 auch in unserer Stadt zu dem „Packträger-Institut“ zusammen, und es dauerte nur wenige Wochen, so gab es daneben schon einen „Packträger- Verein“.

Sofort bei ihrem Entstehen wurden diese Institute unter behördliche Aufsicht genommen, zur Aufstellung eines Reglements für ihre Mitglieder und eines Tarifs veranlaßt und diese bestätigt.

Wollte jemand in ein Dienstmannsinstitut aufgenommen werden, so mußte er darum an den Rat der Stadt ein Gesuch richten. Wurde dem entsprochen, so hatte er auf Vorladung mit dem Institutsvorsteher an Ratsstelle zu erscheinen, dort sich zur Übernahme der Funktion als Mitglied des Instituts bereit zu erklären und nach einer gesetzlichen Verwarnung mittelst Handschlags an Eidesstatt dem Magistratsdeputierten zu geloben, daß er sich unter genauer Beachtung der Landesgesetze und Landesverfassung dem Institutsreglement und sonstigen Anordnungen seiner Vorgesetzten allenthalben gemäß verhalten und seine Funktion als Mitglied des Instituts nach bestem Wissen und Gewissen verwalten wolle. Es wurde ihm dabei auch eröffnet, daß eine solche Verpflichtung an Eidesstatt einer förmlichen, eidlichen Verpflichtung gleichkäme.

Trotz dieser mächtigen Gewissensschärfung schien es doch schon bald, 1863, geraten, Zuwiderhandlungen gegen diese Verpflichtungen mit einer Geldstrafe von 1 bis 10 Talern oder entsprechender Gefängnisstrafe zu bedrohen.

Mit dem Jahre 1863 ging die obrigkeitliche Aufsicht über das Packträgerwesen, zugleich mit der über das Droschkenwesen, vom Rate der Stadt an das Polizeiamt über. Der Rat behielt sich aber die Bestimmung der Stationsplätze vor, d. h. der Plätze, an denen bestimmte Packträger die Aufträge des Publikums zu erwarten hatten. Auch blieben die Aufsichtsbeamten des Rates angewiesen, den durch die Packträger vermittelten Verkehr mit zu überwachen.

Das Polizeiamt hielt von vornherein an dem Grundsatze fest, nur solide, unbescholtene, und namentlich wegen Eigentumsvergehens nicht vorbestrafte Personen als Packträger und Dienstmänner zuzulassen. Vor allem war dieser Grundsatz natürlich anzuwenden bei der Bestätigung der Institutsvorsteher. Man ging von der sehr richtigen Erwägung aus, dem Publikum müsse eine gewisse Garantie für die Zuverlässigkeit der Dienstmänner geboten werden, wenn das Polizeiamt die Kontrolle über sie ausübte. Denn sonst wäre es besser, es stellte die Kontrolle ganz ein, da dann das Publikum wenigstens

wüßte, daß es sich im einzelnen Falle selbst von der Solidität des Beauftragten überzeugen müsse. Damit würde aber der Hauptzweck der ganzen Packträgerinstitute illusorisch werden.

Schon 1863 waren außer den bereits erwähnten Instituten noch 3 weitere vorhanden: das Dienstmannsinstitut „Expreß", der „Arbeiterverein" und der „Dienstmannsverein". Zwecks Erleichterung der Kontrolle, wurde, da allerlei Klagen über die Dienstmänner laut wurden, auf Anregung der Kreisdirektion eine Verschmelzung der 5 Institute in 2 versucht, aber ohne Erfolg, denn die Mehrzahl behauptete, unter den bestehenden Verhältnissen ihr gutes Auskommen zu haben, und man meinte erwarten zu können, daß man sie im Besitze der einmal gewährten Rechte lasse.

Um Übervorteilungen des Publikums vorzubeugen, wurde im Jahre 1864 jedem Dienstmann zur Pflicht gemacht, stets eine Taxe bei sich zu führen und auf Verlangen vorzuzeigen, auch dem Auftraggeber unaufgefordert eine mit seiner Nummer und Angabe des bezahlten Betrages versehene Marke auszuhändigen.

Für die von den Packträgern verursachten Schäden haftete der Institutsinhaber zunächst unbeschränkt. Später wurde eine bestimmte Garantiesumme festgesetzt; so im Jahre 1868 für den Inhaber des Leipziger Packträgerinstituts der Betrag von 30 Talern. Die Institutsvorsteher konnten sich natürlich ihrerseits an dem betreffenden Dienstmann schadlos halten, — wenn bei diesem etwas zu holen war.

Unter den Dienstmannsinstituten wurde von der Behörde als das zweckmäßigste der „Expreß" anerkannt, weil er allein seinen Leuten, welche die Einnahmen an die Institutskasse abzuliefern hatten, festen Lohn zahlte und sie gehörig beaufsichtigte, während die übrigen Vereine ihre Mitglieder mehr sich selbst überließen. Da behielten nämlich die Packträger ihre Einnahmen für sich und bezahlten nur einen bestimmten Betrag für Benutzung der Geräte und einen wöchentlichen Beitrag an die Institutsinhaber resp. Vereinsvorstände. Diese waren dabei meist zufrieden, wenn sie die so eingehenden Beträge einheimsen konnten, während der „Expreß" ein Interesse an der Höhe des Verdienstes und folglich auch an dem Verhalten seiner Institutsmitglieder hatte.

Der größte Übelstand war der, daß Leute, welche aus begründeten Ursachen aus einem Institut entlassen worden waren, oft anstandslos von einem anderen aufgenommen wurden, nicht im Interesse der Zucht innerhalb der Institute und des Wohles des Publikums. Vor allem wurde auch darüber geklagt, daß nicht für jedes Institut eine dem

öffentlichen Bedürfnis entsprechende Mitgliederzahl bestimmt worden war. Um den daraus hervorgehenden Unzuträglichkeiten abzuhelfen, setzte das Polizeiamt im Jahre 1869 als Maximalziffer fest: für das Packträgerinstitut, das 180, den Packträgerverein, der 160, und das Dienstmannsinstitut. das 80 Mitglieder hatte, je 100; für den Arbeiterverein, zu dem 20, und den Dienstmannsverein, zu dem ebenfalls 20 Dienstmänner gehörten, je 50 Mitglieder. Über diese Zahl hinaus durften die einzelnen Institute keine Leute aufnehmen. Im ganzen wurden so für die damalige Einwohnerzahl von ca. 95000, 400 Dienstmänner für ausreichend erklärt, während in Wirklichkeit 460 vorhanden waren.

Einzelne Packträger, sog. „Wilde", die nicht einem Institut oder Vereine angehörten, wurden der besseren Aufsicht wegen grundsätzlich nicht zum Gewerbebetriebe zugelassen. Schlossen sich mehrere zu einem Institut zusammen, so konnte das nach dem sächsischen Gewerbegesetz vom 15. Oktober 1861 von einer behördlichen Autorisation nicht abhängig gemacht werden. Dagegen bestimmte eine spätere Verordnung vom 23. Juni 1868: „Die Ortspolizeibehörde ist berechtigt, dem von ihr verpflichteten Personal oder den Angehörigen gewisser von ihr autorisierter Institute der vorstehenden Art (d. h. Lohndiener, Fremdenführer, Ausläder, Packer usw.), das ausschließliche Recht zur Führung besonderer Namen und Abzeichen, sowie zum Tragen besonderer Kleidung beizulegen."

Noch weiter ging die Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869. Nach § 39 dieses Gesetzes unterliegt der Regelung durch die Ortspolizeibehörde das Gewerbe derjenigen Personen, welche auf öffentlichen Straßen oder Plätzen ihren Dienst anbieten. Danach ist die Art der polizeilichen Anordnungen nicht beschränkt, sie können sich nicht nur auf die Ausübung dieser Gewerbe, sondern auch auf die Zulassung dazu durch Prüfung und Konzession erstrecken.

Ferner ist, nach § 76 der Gewerbeordnung, die Ortspolizei in Übereinstimmung mit der Gemeindebehörde befugt, für Personen, welche auf öffentlichen Straßen oder Plätzen oder in Wirtshäusern ihre Dienste anbieten, Taxen festzusetzen. Und nach § 148 No. 8 desselben Gesetzes wird zu Geldstrafe bis zu 150 M. und im Unvermögensfalle mit Haft bis zu 4 Wochen bestraft, ... wer bei dem Betriebe seines Gewerbes die von der Obrigkeit vorgeschriebenen oder genehmigten Taxen überschreitet.

Eine Verpflichtung der einzelnen Mitglieder der Institute findet seit dem Inkrafttreten der Gewerbeordnung nicht mehr statt; die Vorstände haben lediglich noch die Pflicht, jeden von ihnen angenommenen Packträger dem Polizeiamt anzumelden, worauf die Eintragung seines Namens in das daselbst geführte Register erfolgt. Im übrigen haben die Vorstände für Ordnung in ihren Instituten zu sorgen. Das Verhältnis zwischen den Vorstehern resp. Inhabern des Institutes zu den Mitgliedern ist dabei ein rein privatrechtliches. Eine Kündigungsfrist bei eventueller Entlassung oder sonstigem Ausscheiden ist in den Statuten der einzelnen Institute verschieden vorgesehen, zum Teil kann von beiden Seiten das Verhältnis nach Belieben gelöst werden. Die Statuten, welche dieses überhaupt regeln, sind ebenso wie die Instruktionen, nach denen die Mitglieder zu handeln haben, und die Taxe von den Vorstehern resp. von den Mitgliedern aufgestellt und beschlossen und von dem Polizeiamt geregelt und bestätigt worden.

Einheitliche Vorschriften in dieser Richtung, insbesondere gleichmäßige Taxen, bestehen nicht unter sämtlichen Instituten.

So bleibt es zunächst auch in den Jahren nach Inkrafttreten der Gewerbeordnung. Inzwischen war 1869 noch ein sechstes Institut, die „Handarbeiter-Genossenschaft“ unter Mitwirkung des bekannten Sozialistenführers Liebknecht ins Leben getreten.

Daß diese Vielgestaltigkeit des Dienstmannswesens aber auf die Dauer nicht befriedigen konnte, stellte sich je länger je deutlicher heraus. Es mehrten sich auch die Klagen der Institutsvorsteher darüber, daß die Dienstmänner immer mehr unbotmäßig würden und daß sie selbst in der Aufrechterhaltung der Disziplin von der Polizeibehörde nicht genügend unterstützt würden. Darauf wurde allerdings vom Polizeiamt entgegnet, die Institutsvorstände seien selbst schuld an der Unordnung in ihren Instituten. Sie gingen nicht energisch genug gegen Übergriffe der Dienstmänner vor, damit sie mit ihnen, von denen sie ja eine Abgabe bezögen, nicht in Differenzen gerieten und so etwa ihr Einkommen geschmälert sähen. Sie kümmerten sich zu wenig selbst um ihre Packträger und suchten das ganze onus des Einschreitens möglichst der Polizei zuzuschieben. Das Polizeiamt mußte aber doch schließlich einsehen, daß bei diesen Zuständen, da die Reglements und Instruktionen der einzelnen Institute zum Teil von ganz verschiedenen Gesichtspunkten ausgingen, und sogar die Taxen nicht bei allen gleich waren, es unmöglich war, über die einzelnen Institute und deren Mitglieder eine wirksame Kontrolle auszuüben, das Publikum vor Übervorteilungen zu schützen und ungeeignete

Elemente von der Ausübung der Dienstmannsfunktion, die in jedem Falle doch eine gewisse Vertrauensstellung involviert, auszuschließen. Es erschien vielmehr dringend notwendig, durch ein Regulativ das Dienstmannswesen auf Grund der Bestimmungen in §§ 37 und 76 der Gewerbeordnung zu organisieren und der direkten Aufsicht der Behörde zu unterstellen, wie das bereits in fast allen größeren Städten geschehen war.

Bei der Ausarbeitung eines Regulativs ging die Polizeibehörde davon aus, daß dieses keineswegs die Reglements der einzelnen Institute überflüssig machen, sondern daß es in erster Linie nur dazu bestimmt sein solle, diejenigen Normen festzusetzen, auf Grund deren die obrigkeitliche Aufsicht und Kontrolle zu geschehen habe. Die Regelung der privatrechtlichen Verhältnisse zwischen Institutsvorsteher und Mitgliedern usw. müsse nach wie vor derartigen Reglements vorbehalten bleiben, so daß diese gewissermaßen das Regulativ ergänzten.

Gleichzeitig hielt man es für angemessen, nach dem Vorgange anderer großer Städte dem Regulativ einen Normaltarif anzufügen, dessen Ansätze dann einzutreten haben, wenn für einzelne Institute ein besonderer Tarif nicht aufgestellt werden sollte, oder aber, wenn einzelne Individuen, ohne einem einzelnen Institute anzugehören, das Dienstmannsgewerbe ausüben wollten. Man benutzte dazu in der Hauptsache den im Jahre 1880 vom „Leipziger Packträgerverein“ und dem „Dienstmannverein“ mit polizeilicher Genehmigung aufgestellten Tarif, welcher bis dahin als am meisten zweckentsprechend sich erwiesen hatte und vor kurzem auch von den übrigen Dienstmannsinstituten angenommen worden war.

Der so hergestellte Entwurf eines Regulativs wurde von Rat und Stadtverordneten mit geringen Änderungen angenommen, und das Regulativ konnte am 1. Juni 1884 in Kraft treten. Im selben Jahre wurden auch die Standorte der einzelnen Dienstmänner genau geregelt. Zu dem Zwecke ließ das Polizeiamt nach Prüfung der von den Institutsvorstehern eingereichten Verzeichnisse der Packträgerstationsplätze eine Zusammenstellung sämtlicher Stationen mit Angabe der auf einer jeden antretenden Packträger anfertigen und in einigen Exemplaren an die Institutsvorsteher verteilen.

Zu gleicher Zeit wurde auch der Bahnhofsdienst neu geordnet. Bisher waren oft Streitigkeiten zwischen den einzelnen Instituten in Beziehung der Bahnhöfe vorgekommen. Selbst eingreifen konnte hier die Polizei nicht, da ihr die Zuständigkeit über den Rayon der ver-

schiedenen Bahnhöfe mangelte. Sie überließ daher die Regelung dieser nicht unwichtigen Angelegenheit den einzelnen Instituten und ließ sich danach eine Übersicht der Vereinbarung einreichen. Diese war dahin getroffen, daß die einzelnen Institute nach einer bestimmten Ordnung die verschiedenen Bahnhöfe abwechselnd zu beziehen hätten. Späterhin erließ auf Ersuchen des Polizeiamts die Königl. Bahnhofsinspektion eine Bekanntmachung, nach welcher den Dienstmännern das Betreten des Bahnhofsrayons nur in Ausübung ihres Gewerbes, im Auftrage des Publikums gestattet ist und sie ihn sofort nach Ausführung des Auftrages wieder verlassen müssen. Auch das Tabakrauchen ist ihnen dort bei Strafe verboten.

Im Regulativ vom 30. April 1884 war unter anderem vorgeschrieben, daß auf der Garantiemarke, welche die Dienstmänner dem Publikum auf Erfordern zu überreichen hatten, die einzelnen Wertsätze, welche den tarifmäßigen Forderungen für die erhaltenen Aufträge entsprechen, aufgedruckt sein sollten. Diese Bestimmung wurde durch Bekanntmachung vom 19. Januar 1888 dahin abgeändert, daß künftighin diese Marken nur mit dem Vermerk M. — Pf. — versehen und in jedem einzelnen Falle durch den Dienstmann mit dem für die übernommene Leistung taxmäßig bestimmten Preise ausgefüllt werden sollten, wie es früher gewesen war.

Als die Einverleibung der Vororte begann, wurde bestimmt, daß das Regulativ von 1884 auch für sie ohne weiteres Geltung haben sollte.

Im übrigen hat sich in den Vorschriften für das Dienstmannswesen bis heute nichts Wesentliches geändert.

Kapitel II.

Die Organisation der gegenwärtig bestehenden Dienstmannsinstitute.

Es bestehen in Leipzig zur Zeit drei Vereinigungen von Dienstmännern. Sie werden repräsentiert durch je einen Vorstand oder Inhaber, welcher der Polizei 1500 M. Kaution zu stellen hat.

1. Das „Dienstmannsinstitut“ hat den früheren Dienstmannverein und den Packträgerverein in sich aufgenommen. Es darf deshalb bis zu 300 Mitglieder haben, zählt deren gegenwärtig aber nur 149.

Das Institut gehört einem Unternehmer, der auch Eigentümer aller Utensilien und Gerätschaften ist. Die einzelnen Dienstmänner

werden von ihm angestellt. Sie müssen bei ihrer Aufnahme 3 M. Kaution stellen und haben an den Inhaber des Instituts jede Woche 25 Pf., sowie 5 Pf. jedesmal bei Entnahme von 25 Stück Garantiemarken zu zahlen. Wenn die Mitglieder nicht eigene Wagen haben, so können sie gegen eine vom Inhaber bestimmte Leihgebühr Wagen von ihm zeitweilig erhalten.

Die Gegenleistung des Institutsinhabers besteht in der Verwaltung und Repräsentation des Instituts, in der Bereithaltung der Wagen und eventuell Schadenersatzleistung dem geschädigten Auftraggeber gegenüber, jedoch nur bis in Höhe von 100 M. Auch die Kontrolle übt der Institutsinhaber aus. Zu dem Zwecke ist ihm eine Strafgewalt gegenüber seinen Angestellten vorbehalten. So hat jeder von diesen, der im Dienst auf der Station nicht ein angemessenes Äußere oder Betragen an den Tag legt, im Institutskontor 1 M., im Wiederholungsfalle 3 M. Strafe zu zahlen. Außerdem kann in besonderen Fällen Bahnhofsverweis von 1 bis 6 Wochen erteilt werden, so daß während dieser Zeit der betreffende Dienstmann keinen Bahnhof, um sich Arbeit zu suchen, betreten darf.

2. Die „Dienstmanngenossenschaft“ ist eine Genossenschaft mit beschränkter Haftung und hat nach dem Gesetze vom 15. Juni 1868 die Rechte einer juristischen Person. Sie darf 100 Genossen haben, hat aber zur Zeit nur 65.

Sie will ihren Mitgliedern die Möglichkeit zu Arbeit und Verdienst verschaffen. Zu dem Zwecke setzt sie die ihr angehörenden Dienstmänner durch Gewährung von Gerätschaften usw. in den Stand, ihnen erteilte Aufträge auszuführen, und vermittelt den Verkehr zwischen ihnen und dem Publikum, indem sie diesem Garantie für etwaige Schäden leistet.

Jeder in die Genossenschaft Aufgenommene hat einen Garantieanteil in Höhe von 15 M. zu übernehmen, die er eventuell in Raten bezahlen kann, und außerdem wöchentlich eine Steuer von 20 Pf. zu entrichten.

Die Genossenschaft leistet für Schäden, wenn solche bei den von ihren Mitgliedern übernommenen Arbeiten vorkommen, eventuell bis 150 M. Garantie. Jedes Mitglied haftet für die Verbindlichkeiten der Gesellschaft mit dem von ihm einzuzahlenden Garantieanteil von 15 M. Diese Haftung bleibt auch noch 14 Tage nach dem Austritte aus der Genossenschaft bestehen, der übrigens freiwillig nur nach 14tägiger Kündigung geschehen kann.

Die Organe der Genossenschaft sind:

a) die Generalversammlung,

b) der Aufsichtsrat,

c) der Vorstand.

Von diesen hat die Generalversammlung der Mitglieder die größte Machtbefugnis; insbesondere werden in ihr die Wahlen des Aufsichtsrates und des Vorstandes vorgenommen. Außerdem hat sie vor allem Entscheidungen über die Jahresrechnungen, Statuten und eventuell Auflösung der Gesellschaft zu treffen.

Eine ordentliche Generalversammlung findet jedes Jahr einmal statt, außerdem können unter Umständen auch außerordentliche Generalversammlungen auf Veranlassung des Aufsichtsrates, des Vorstandes oder auf Antrag von 20 Proz. sämtlicher Mitglieder unter Angabe der Tagesordnung einberufen werden.

Der Aufsichtsrat ist aus sechs Personen zusammengesetzt und hat vor allem die Geschäftsführung des Vorstandes zu kontrollieren.

Der Vorstand besteht aus einer Person. Er hat die Genossenschaft den Behörden und dem Publikum gegenüber zu vertreten und leitet oder besorgt die laufenden Geschäfte der Genossenschaft nach einer mit dem Aufsichtsrate vereinbarten Geschäftsordnung. Dafür bekommt er einen festen von der Generalversammlung bestimmten jährlichen Gehalt. Für besondere Arbeiten bestimmt der Aufsichtsrat die etwa zu gewährende Vergütung.

Jeden Monat findet eine Versammlung der Mitglieder statt, in der ihnen der Monatsabschluß und sonst wichtige Angelegenheiten mitgeteilt werden. Alljährlich wird ein Geschäftsbericht und eine Jahresrechnung aufgestellt.

Aufsichtsrat, Vorstand wie Generalversammlung haben jedes das Recht, ein Mitglied unter gewissen im Statut bezeichneten Umständen aus der Genossenschaft auszuschließen. Jedoch bleibt es dem Aufsichtsrat für gewisse Fälle überlassen, eine mehrmalige Vermahnung vorhergehen zu lassen.

Der Reingewinn der Genossenschaft wird alljährlich ermittelt und unter die Mitglieder, welche sich fünf Jahre bei der Genossenschaft befinden, als Dividende verteilt.

3. Der „Dienstmannverein“ hat im allgemeinen dieselben Zwecke und Einrichtungen wie die Dienstmannsgenossenschaft. Er hat ein Kontingent von 150 Mann, von denen aber gegenwärtig nur 48 vorhanden sind.

Mitglied kann hier nur ein einwandfreier Mann, der über 25 Jahre alt ist, werden. Bei der Aufnahme sind 1 M. Eintrittsgeld und 5 M. persönliche Kaution, als Monatsbeitrag 60 Pf. zu zahlen. Außerdem kosten die beim Vorsteher zu entnehmenden Garantiemarken per 100 Stück 20 Pf.

Von diesen Beiträgen werden die Vorstehergebühr, die Vereinsausgaben und die etwaigen Schadenersatzansprüche gedeckt. Und zwar leistet der Verein für Schaden, der durch Veruntreung, Unterschlagung oder Ungeschicklichkeit eines Dienstmannes angerichtet ist, Ersatz in Höhe bis zu 100 M. Diesen bezahlt die Vereinskasse. Der Verein behält sich dabei einen Rückgriffsanspruch gegen den Urheber des Schadens vor. Für außergewöhnliche Schadenersatzfälle hält der Verein einen Reservefonds von 500 M.

Sind etwaige Schadenersatzansprüche durch die Vereinskasse, den Reservefonds und durch die Kaution nicht mehr gedeckt, so treten die Mitglieder mit solidarischer Haftpflicht ein. Neben dem Vereinsvermögen haftet dem Auftraggeber die vom Vorstande bestellte Kaution von 1500 M. dergestalt, daß der Auftraggeber bei gerichtlicher Feststellung seines Anspruches seine Befriedigung nach freier Wahl aus dem Vereinsvermögen oder der Kaution fordern kann.

Die Organe des Vereins sind der Vorstand, aus einer Person bestehend, der übrigens die dem Polizeiamt zu stellende Kaution aus eigenen Mitteln zu leisten hat, wogegen er eine monatliche Gebühr von 25 M. vom Verein bezieht; der Ausschuß von drei Mitgliedern und die Generalversammlung. Deren Funktionen sind im allgemeinen dieselben wie bei der Dienstmannsgenossenschaft.

Das Miteigentumsrecht, sowie alle Ansprüche bei Kassenteilung, Austeilung von Dividenden u. s. w. erlangt ein Mitglied erst dann, wenn es ein volles Jahr seine Beiträge geleistet hat.

Bemerkenswert ist noch, daß wenn ein Mitglied stirbt, nachdem es 5 Jahre zum Verein gehört hat, seine Hinterbliebenen 10 M., beim Tode nach 10jähriger Mitgliedschaft 15 M. als Beitrag zur Beerdigung ausgezahlt erhalten. Zur Schmückung des Sarges wird außerdem ein Kranz vom Verein besorgt.

Als Strafen gibt es auch beim Dienstmannsverein Bahnhofsverweis; im übrigen kann der Vorstand im Beisitze eines oder mehrerer Ausschußmitglieder die Vereinsmitglieder, welche sich gegen die Bestimmungen des Reglements vergehen, mit einer Geldstrafe bis höchstens 3 M. oder mit dauerndem Bahnhofsverweis oder mit Strafstation auf bestimmte Zeit bestrafen.

Die eingenommenen Strafgelder fließen in die Vereinskasse.

Kapitel III.

Die wirtschaftliche Lage der Dienstmänner.

Das Dienstmannsgewerbe hat wie so mancher andere Beruf durch die neueste wirtschaftliche Entwickelung an Bestand und Lebensfähigkeit gelitten. So viele Aufgaben, welche früher in der Hauptsache von Dienstmännern besorgt wurden, sind jetzt teils fortgefallen, teils werden sie von anderen Leuten ausgeführt. Als die Ausbildung des Geld- und Kreditwesens noch nicht die jetzige Höhe erreicht hatte, brachte der Geldtransport von einer Bank zur anderen oder von einer Fabrik zur Bank und umgekehrt den Dienstmännern manchen Verdienst, der ihnen durch den modernen Check- und Giroverkehr genommen ist. Wie oft nahm man ferner, als es noch keine Telephons gab, die Hilfe eines Dienstmannes in Anspruch, um einem Geschäftsfreund eine dringende Nachricht zukommen zu lassen.

Früher verdiente ein Dienstmann oft dadurch etwas, daß er der Hausfrau die in einem Geschäft gemachten Einkäufe, Pakete mit Kleiderstoffen u. s. w. nach Hause trug. Jetzt schicken die Geschäftshäuser die eingekauften Sachen, selbst wenn sie nur wenige Pfennige Wert haben, durch eigene Wagen, oft Automobile, wenigstens durch eigene Laufburschen ins Haus. Auch die elektrische Straßenbahn hat dem Dienstmannsgewerbe Abbruch getan. Nicht nur, daß mancher dieses bequeme, schnelle, und vor allen Dingen billige Verkehrsmittel benutzt, um Nachrichten und Gepäckstücke selbst zu befördern, die früher einem Dienstmann Gelegenheit zu Verdienst gaben; es werden jetzt auch vielfach größere Gepäckstücke auf der „Elektrischen“ von dem Wagenführer gegen ganz geringes Entgelt zur Beförderung auf dem Vorderperron mitgenommen.

Großen Abbruch hat auch die Einführung der Möbelwagen dem Dienstmannsgewerbe getan. Früher waren Dienstmänner bei einem Umzuge fast unentbehrlich; sie setzten auch eine Ehre darein, schöne Möbelstücke recht vorsichtig zu behandeln und ihre Pracht auf der Straße recht zur Schau zu tragen. Jetzt gehört ein Möbelwagen beim Umzuge zum guten Ton, er kommt ja auch dem Bedürfnis entgegen, die geringere Dauerhaftigkeit modernen Hausrates von den lieben Nächsten nicht zu sehr bekritteln zu lassen. Zudem soll es sogar vorkommen, daß die wie Pilze aus der Erde gewachsenen Möbelgeschäfte einen Umzug auf ratenweise Abzahlung besorgen, ein ganz

modernes Entgegenkommen, wozu sich die nichts weniger als kapitalkräftigen Dienstmänner allerdings nicht verstehen können. An den Hauptumzugsterminen werden außerdem alle möglichen Fahrzeuge, z. B. Kohlen- und Bierwagen, zum Möbeltransport aufgeboten, und daß es an Händen nicht fehlt, dafür sorgen die jetzt immer so zahlreichen Arbeitslosen.

So ist es kein Wunder, wenn das Leben eines Dienstmannes heutzutage keineswegs unter glänzenden Daseinsbedingungen verläuft. Es ist auch natürlich, daß unter diesen Umständen die Zahl der Dienstmänner sich allmählich verringert hat.

Während im Jahre 1868 in den damals bestehenden fünf Instituten zusammen 460 Dienstmänner vorhanden waren, gehörten den 1884 noch bestehenden vier Instituten 364 Mann an. Zur Zeit, Ende 1903, sind nur noch 262 Dienstmänner in drei Instituten vorhanden. Es kommen demnach auf einen Dienstmann im Jahre 1868 ca. 200, 1884 ca. 453, 1903 ca. 1107 Einwohner.

Das Dienstmannsgewerbe unterliegt der freien Konkurrenz, insofern vom Gewerbebetrieb als Dienstmänner nur ausgeschlossen sind übelbeleumdete, insbesondere solche Personen, welche wegen eines Verbrechens oder in den letzten 10 Jahren wegen eines Eigentumsvergehens, ferner solche, welche wiederholt wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt oder wegen Exzesses bestraft worden sind, ingleichen Personen, welche dem Trunke ergeben, sowie endlich Personen, welche mit einer abschreckenden, ekelerregenden Krankheit behaftet sind[1]).

Die Dienstmänner rekrutieren sich zumeist aus Leuten, die aus irgend welchem Grunde ihren eigentlichen Beruf aufgeben müssen. Denn es ergreift nicht leicht jemand, der sonst noch irgend Aussicht hat, sich durchzuschlagen, einen so unsicheren, prekären Beruf. Behauptet doch ein Institutsvorsteher — gewiß mit Übertreibung — es werde selten jemand Dienstmann, wenn er noch 100 M. im Vermögen habe.

Wer sonach Dienstmann werden kann und dazu geneigt — soll heißen gezwungen — ist, wendet sich an eins der drei Dienstmannsinstitute und wird ohne viele Umstände dort aufgenommen.

Sollte dies ausnahmsweise nicht der Fall sein, so kann er, auch ohne Mitglied eines Instituts zu sein, das Dienstmannsgewerbe ausüben, wenn ihm vom Polizeiamt ein seinen Namen und seine Nummer ent-

---

1) Vergl. § 12 des gegenwärtig geltenden Regulativs, das Dienstmannswesen in der Stadt Leipzig betreffend.

haltender Dienstschein ausgestellt wird. Allerdings findet sich das Polizeiamt im Interesse einer besseren Kontrolle nur ausnahmsweise hierzu bereit[1]).

Viel Kapital braucht der Dienstmann in sein Geschäft nicht zu stecken: beim Dienstmannsinstitut hat er 3 M., bei der Genossenschaft 15 M., die er noch dazu ratenweise einzahlen kann, als Kaution zu hinterlegen. Seine Bekleidung und Dienstmütze hat er selbst zu besorgen. Das an der Mütze befindliche Blechschild mit seiner Nummer oder dem Namen seines Instituts muß er nur bei der Genossenschaft selbst beschaffen, bei den beiden anderen Instituten werden sie ihm leihweise überlassen. Die kleineren Transportgeräte wie Stricke und Traggurt hat er selbst zu stellen. Einen Wagen kann er sich selbst halten, andernfalls bekommt er ihn vom Institut gegen eine gewisse nach Zeit berechnete Abgabe auch geliehen[2]). Im übrigen kommen als Geschäftsausgaben nur noch die wöchentlichen geringen Abgaben an das Institut in Betracht.

Seine Aufträge nimmt der Dienstmann gewöhnlich an dem ihm vom Institut oder von der Polizei bestimmten Stationsplatze entgegen, doch kann er auch unterwegs und in seiner Wohnung Bestellung annehmen. An eine bestimmte Zeit, die er sich dem Publikum zur Verfügung zu stellen hätte, ist er nicht gebunden. Das würde auch schwer zu kontrollieren sein. Seine spärlichen Einkünfte veranlassen ihn ohnehin, nicht allzulange zu Hause stillzuliegen. Denn sehr gewinnbringend ist das Dienstmannsgewerbe keineswegs. Zwar gibt es sogar einige Hausbesitzer unter den Dienstmännern, aber das ist doch eine rara avis. Die meisten schlagen sich kümmerlich genug durch, nicht wenige werden sogar durchs Armenamt unterstützt. Ein Jahreseinkommen von 600—700 M. ist die Regel. Und dafür stehen die Leute den ganzen Tag, die ganze Woche, auch Sonntags, auf den Straßen, aller Witterung ausgesetzt.

Den besten Verdienst haben sie noch in der Reisesaison und während der Messe, aber auch bei der Messe werden die Dienstmänner nicht mehr so benötigt wie früher, weil jetzt die Meßbesucher im Ver-

---

1) Es gibt hier zur Zeit nur 4 Dienstmänner, die keinem Dienstmanninstitut angehören.

2) Das Halten eines eigenen Wagens ist bei weitem vorteilhafter. Es ist aber bezeichnend, daß trotzdem die wenigsten Dienstmänner einen eigenen Wagen haben.

hältnis nicht mehr viel Waren, sondern hauptsächlich nur Muster zur Messe mitbringen.

Viele Dienstmänner haben Nebeneinkommen. Einige sind nach und vor ihrer Tagesarbeit als Laternenwärter beschäftigt, andere bekleiden nebenbei Hausmannsposten, einige wenige betreiben ein Handwerk, wie Flickschusterei, nebenbei. Ferner liegt das Kolportagewesen zum größten Teile in den Händen der Dienstmänner. So besorgen sie fast ausschließlich das Verteilen von Extrablättern der Tageszeitungen. Dabei springen bei besonderen Gelegenheiten, wie z. B. der Transvaalkrieg eine war, ganz ansehnliche Verdienste heraus. Jedoch sah sich der Rat der Stadt vor kurzem veranlaßt, wegen des ruhestörenden Lärms das laute Ausrufen von Extrablättern zu untersagen. Dadurch ist auch dieser Verdienst zurückgegangen[1]). Guten Nebenverdienst haben ferner die Dienstmänner, welche Sonntags oder sonst bei besonderen Gelegenheiten als Lohnkellner fungieren. Ebenso solche, die studentischen Korporationen als „Couleurdiener" eine Stütze sind. In dieser Weise sind ungefähr 20 ständig, etwa 25 bei besonders festlichen Angelegenheiten in Anspruch genommen.

Ungefähr zwei Drittel der Dienstmänner sind verheiratet. Bei dem geringen Einkommen, das sie haben, müssen ihre Frauen meistens auf Nebenerwerb bedacht sein, und daß auch die Kinder sobald als möglich zum Miterwerb, z. B. durch Frühbrot- und Zeitungsaustragen, angehalten werden, ist erklärlich.

Das geringe Einkommen der meisten Dienstmänner zwingt sie natürlich, ihr Ausgabenbudget sehr einzuschränken. Manche wohnen in den Vororten; die in der Stadt ihr Domizil haben, hausen in weniger guten Lagen oder vielleicht in Hinterhäusern oder Mansarden. Trotzdem haben sie doch an Miete jährlich 150 bis 300 M. auszugeben. Einen Beitrag dazu suchen sie durch Weitervermietung einzelner Gelasse oder durch Aufnahme von Schlafburschen sich zu verschaffen. Einen nicht unerheblichen Posten nehmen unter ihren Ausgaben ferner die für Alkohol ein, einen so großen, daß man geneigt sein könnte, das Dienstmannsgewerbe als ein Alkoholgewerbe zu bezeichnen, nicht weil es von der Produktion und Distribution des Alkohols lebt, sondern weil es ohne seine massenweise Konsumtion nicht bestehen zu können scheint. Daß dem so ist, kann auch der Nichtarzt unschwer von den Gesichtern so vieler Dienstmänner ablesen. Es ist gewiß nicht zu hoch gegriffen, wenn man die jährlichen Ausgaben eines Durchschnitts-

1) Neuerdings ist dieses Verbot wieder aufgehoben.

dienstmannes für Alkohol auf mindestens 180 M. veranschlagt, eine erschreckliche Höhe nicht nur in Anbetracht des geringen Einkommens, sondern auch der besonderen Schädlichkeit des bei dieser Volksklasse bevorzugten Destillengetränks.

Überlegt man, wie den unerquicklichen Verhältnissen im Dienstmannsgewerbe abzuhelfen sei, so wird man vor allem daran denken müssen, den Krebsschaden des übermäßigen Alkoholkonsums auszurotten. Wie die Verhältnisse jetzt liegen, ist der Dienstmann in Ausübung seines Gewerbes geradezu genötigt, ab und zu Alkohol zu sich zu nehmen. Die Vorsteher des Dienstmannsvereins wie der Genossenschaft sind Restaurateure; eine teilweise Entschädigung für ihre Mühewaltung als Vorsteher wird stillschweigend darin gefunden, daß die Dienstmänner jedesmal, wenn sie mit ihnen zu tun haben, in ihrem Restaurant etwas genießen. Ferner stehen die Wagen sämtlicher Institute auf den verschiedenen Aufbewahrungsstellen unter Obhut von Kneipwirten oder Zigarrenhändlern, die die Schlüssel zu den Wagen aufbewahren und die Zeit des Entleihens notieren. Auch bei ihnen ist der Dienstmann „moralisch“ gezwungen, jedesmal wenn er einen Wagen gebraucht, d. h. täglich mehrere Male, ein Schnäpschen, ein Glas Bier oder eine Zigarre zu kaufen. Was Wunder, wenn sich die armen Leute schließlich an übermäßigen Alkoholkonsum gewöhnen und sich auch freiwillig noch öfter eine Herzensstärkung genehmigen. Denn auch unter den Dienstmännern besteht noch der Aberglaube, daß der Alkohol zur Stärkung und besonders zur Erwärmung des menschlichen Körpers sehr dienlich sei, weshalb sie denn besonders bei schlechtem Wetter und im Winter sich an solchen Auffrischungen nicht genug tun zu können glauben.

Obgleich nun in dieser Beziehung für Aufklärung von seiten gemeinnütziger Vereine viel getan wird, lassen sich bemerkenswerte Änderungen nicht erkennen[1]). Es müßte gewiß dafür gesorgt werden, daß die Dienstmänner niemals sich „moralisch“ gezwungen sehen, bei Ausübung ihres Gewerbes Geld für Alkohol und Tabak auszugeben.

Welchen Segen das haben könnte, zeigt am besten das Beispiel eines uns bekannten Dienstmannes, der als Mitglied des Guttempler-

1) Um der Gerechtigkeit willen ist jedoch anzuerkennen, daß nicht nur Unwissenheit, sondern ihre ganze trostlose Lage die Dienstmänner vielfach zum Alkohol greifen läßt.

ordens absolut den Alkohol meidet. Während die meisten seiner „Kollegen“ sich kümmerlich durchschlagen, und um das zum Leben Notwendigste zu erhalten, auch Sonntags ihre Dienste anbieten müssen, hat der Enthaltsame vom Sonnabend Abend bis Montag früh vollkommene Ruhe und kann auch für schlechtere Zeiten manche Mark beiseite legen. Außerdem erfreut er sich nunmehr des besten Gesundheitszustandes, während er früher den Rheumatismus nicht los wurde.

Damit die Dienstmänner an Sonntagen nicht ganz und gar fehlen, könnten sie nach bestimmtem Turnus je zur Hälfte oder zu einem Drittel ihrem Gewerbe nachgehen.

In Anbetracht der prekären Lage der Dienstmänner ist es besonders bedauerlich, daß es auch mit ihrer Versicherung gegen Krankheit, Alter und Invalidität schlecht bestellt ist. Nur im Dienstmannsinstitut sind sie als Angestellte zur Versicherung gezwungen, und in der Tat bekommen dort etwa 8 Mann Alters- und etwa 40 Mann Invalidenrente. Jedoch im Dienstmannsverein und in der Genossenschaft, wo ein solcher Zwang nicht vorliegt, sind nur die allerwenigsten so weit, daß sie freiwillig sich die Wohltaten der Versicherung gesichert haben.

Anhang.

Die Verordnung, mit welcher der Rat der Stadt die Sänften anno 1703 einführte[1]).

Nachdem ein E. E. Hochw. Rat der Stadt Leipzig dem überflüßigen und öffters, sonderlich zu Meß-Zeiten. beschwerlichen und hinderlichen Brauch der Carreten einigermaßen zu steuern, zugleich aber auch denen Einwohnern und Fremden, bevorab des Winters oder bey unfreundlichem Wetter und andern bedürfftenden Fällen zum Nutz und Beqvemlichkeit, nicht aber zur Hoffart und Üppigkeit, nach dem Exempel vieler Handels- und andern vornehmen Städte. gewisse öffentliche Senfften-Träger, welche einen jeden, der es begehret, um leidlichen Lohn in der Stadt und Vorstädten von einem Ort zum andern in Trag-Seßeln oder Senfften tragen können, anzustellen diensam erachtet, ihnen gewisse Ordnung vorgeschrieben, und sie darauf vereydet, als hat derselbe zu männigliches Nachricht solches hiermit offentlich kund machen wollen, nemlich:

1. Es sollen diese Träger mit ihren Senfften täglich innerhalb denen Schrancken vor der Börse von früh Morgens 6. Uhr an, biß Abends 8. Uhr auffwarten, und einen ieden Einheimischen und Fremden auff Erfordern mit der Senffte gegen billige Bezahlung bedienen, iedoch bescheidentlich, und also, daß sie weiter nicht als in der Stadt und denen Vorstädten, keineswegs aber ausser dieselben zu gehen verbunden seyn; ingleichen des Sonn- und Fest-Tages Vormittags von 8. Uhr biß nach geendigten Gottes-Dienste, und des Nach-Mittags von 2. biß 3. Uhr niemand tragen, sondern dem Gottes-Dienst beywohnen. Würde sie auch iemand früher oder später bestellen, oder sie wolten selbst zur Meß-Zeit oder sonsten länger auffwarten, solchen Falls sind sie an obbeniemte Zeit nicht gebunden,

1) Vogel, Leipziger Annalen, siehe das Jahr 1703.

sondern dieselbe soll ihnen nur darzu vorgeschrieben seyn, daß sie sich mit dem ordentlichen An- und Abtreten darnach zu achten haben.

2. Die Senfften sollen sie wohl und reinlich halten, im Tragen einen gleichen, hurtigen und steten Schritt, ohne Schuttern und Anstossen, wie auch ohne Stillestehen und Schwatzen, fortgehen, so wohl unter sich richtige Abwechselung dergestalt beobachten, daß sie des Morgens die Senfften in Ordnung stellen, bey vorfallender Arbeit die voranstehende zuerst gehen, dieselbe hernach im Wiederkommen zuletzt treten, und also stets abgewechselt, auch des folgenden Morgens von dem, an welchen es Abends vorhero auffgehöret, wieder angefangen werden.

3. Um das Tragelohn haben sie sich mit dem, so getragen seyn will, zu vergleichen, damit aber dißfalls niemand übersetzet werde, als soll vor einen Gang von einem Ort zum andern binnen der Ring-Mauer nicht über zween Grossen, und in die Vorstädte nicht über vier Groschen, auch von dem Heimtragen so viel als vor das Austragen gegeben werden. Da aber iemand eine, zwo oder mehr Stunden an einander sich der Senffte gebrauchen wolte, soll vor die erste Stunde 6. Groschen, vor iegliche derer folgenden vier Groschen, und vor einen gantzen Tag ein Thaler gezahlet werden. Würde sie einer zum Tragen an einen Ort fordern lassen, und sie müsten auf ihn warten, so ist vor eine viertel Stunde Wartens ein Groschen, vor eine halbe Stunde zwey Groschen und vor eine gantze Stunde vier Groschen zu entrichten.

4. Und weil sich offtmahls begeben kan, daß iemand bey Nacht, wegen Patienten und andern Bedürffnüsses dergleichen Beqvemlichkeit benöthiget wäre, so sollen alle Nacht zwey paar Senfften-Träger mit ihren Senfften an dem vor die Laternen-Wärter bestimmten Orte sich finden und antreffen lassen, denen, so ihrer begehren, unweigerlich zur Hand gehen, darbey dann diese Ordnung zu halten, daß sie nach der Tafel, welche mit ihrer aller Nahmen in besagter Stube ausgehänget wird, solche Nachtwache verrichten, und soll daran alle Morgen das Pflöcklein von denen, so die Nacht über allda die Wache gehabt, an den nachfolgenden Nahmen bey vier Groschen Strafe fortgestecket, die Wache aber von denen, so die Reihe trifft, bei Gefängniß-Strafe gebührend gethan werden. Wenn auch iemand nach geschlossenen Stadt-Thoren sich herein tragen lassen wollte, so passiret die ledige Senffte frey hinaus, im Herein tragen aber sind an dem Einlasse vor alles zwey Groschen zu zahlen.

5. Der Völlerei und übrigen Truncks, wie auch bey dem Tragen des Tobackschmauchens, sollen sie sich enthalten, einen ieden auf erfordern willig aufwarten. und mit der Senffte abholen, niemand mit unfreundlichen oder schimpfflichen Worten anlassen, weniger das Tragen denen, so es begehren, versagen, iedoch bleibt ihnen das Träger-Lohn nach Beschaffenheit der Umstände voraus zu fordern unverbothen.

6. Gleichwie nun ohne wohlgedachten Raths ausdrückliche Vergünstignng, Auffnahme in die Ordnung und abgelegte Pflichten, auch mit andern als nach der vorgeschriebenen Art gemachten Senfften und Kleidung, niemand sich des Senfften-Tragens ums Lohn anzumassen befugt ist; Also behält sich E. E. Hoch. Rath hiermit ausdrücklich vor, die Zahl dieser Träger nach Gefallen zu vermehren, und zu mindern, desgleichen diese Ordnung nach Gutbefinden zu ändern oder gar auffzuheben. Jedoch ist hierdurch keinem vor sich und zu seinem eigenen Gebrauch eine Senffte zu halten verboten, nur daß damit andere und ums Lohn nicht getragen werden.

7. Würde sich einer oder der andere von denen Träger dieser Ordnung mit Übersetzung des Lohns, übler Bezeugung gegen die, so ihrer begehren, oder in andern Wege nicht gemäß bezeugen, der soll nach Befinden, mit Geld, Gefängniß-Straffe, oder auch gar mit Entsetzung des Dienstes angesehen, hingegen ihnen auch Obrigkeitlicher Schutz geleistet werden.

8. Was E. E. Hochw. Rath dieser Stadt von andern Verrichtungen derer Träger bey entstehender Feuers-Gefahr, Aufläuffen, oder andern Nothfällen, welche GOtt in Gnaden abwenden wolle, noch ferner anordnen wird, dem sollen dieselben bey der obhabenden Pflicht treulich nachzukommen gleichfalls verbunden seyn. Urkundlich ist dieses unter dem aufgedruckten gemeinen Stadt-Secret zu männigliches Wissenschafft publiciret. Leipzig den 26. Sept. Anno 1703.

Das Wirtschaftsjahr 1903.

Jahresberichte über den Wirtschafts- und Arbeitsmarkt. Für Volkswirte und Geschäftsmänner, Arbeitgeber- und Arbeiterorganisationen. Von **Richard Calwer**. Erster Teil: **Handel und Wandel in Deutschland.** 1904. Preis: brosch. 8 Mark, geb. 9 Mark.

Soziale Praxis Nr. 36 v. 4. Juni 1904:

Der Calwersche Jahresbericht hat sich gut eingeführt und bereits viele treue Freunde erworben. Mit seiner klaren Gliederung, dem reichen Inhalt, dem Aufdecken der inneren Zusammenhänge und der meist objektiven Schilderung der Ereignisse ist das Werk in der Tat ein wertvolles Hand- und Nachschlagebuch, aus dem man sich rasch und zuverlässig unterrichten kann. Auch das verflossene Jahr hat eine sorgfältige Bearbeitung erfahren.

Aufgaben der Gemeindepolitik.

„Vom Gemeindesozialismus." Von **A. Damaschke**, Vorsitzender des Bundes der Deutschen Bodenreformer, Berlin. Fünfte, wesentlich erweiterte Auflage. **13. bis 20. Tausend.** Preis: 1 Mark 50 Pf.

Die Zeit (Berlin), vom 31. Oktober 1901, Nr. 5 sagt über die 4. Auflage:

Dieses Buch ist ein Markstein in zweifacher Beziehung: innerhalb der Bodenreformbewegung bedeutet es die endgültige Abstreifung alles Unklaren, Utopischen . . . Damit gewinnt das Buch auch seine grundlegende Bedeutung für die neuen Strömungen in den Gemeinden. Es ist ein Standard-Work der Mieterbewegung . . . Es ist eine Freude, Gemeindepolitik zu machen, wenn man alles Material so übersichtlich und vollständig zur Hand hat.

Deutschland auf den Hochstrassen des Weltwirtschaftsverkehrs.

Von **A. Dix.** 1901. Preis: 4 Mark 50 Pf.

Grundzüge der Organisation des deutschen Buchhandels.

Von Dr. **Gustav Fischer.** Preis: 4 Mark.

Die deutsche Freihandelspartei zur Zeit ihrer Blüte.

Von Dr. **Ludolf Grambow.** 1903. Preis: 7 Mark 50 Pf.

Einkommen und Vermögen in Preussen

und ihre Entwicklung seit Einführung der neuen Steuern mit Nutzanwendung auf die Theorie der Einkommensentwicklung. Von Dr. **Kurt Nitschke.** 1902. Preis: 2 Mark 50 Pf.

Grundzüge der Staatssteuern im Königreich Sachsen.

Eine Studie von **Hans von Nostitz.** 1903. Preis: 3 Mark, geb. 4 Mark.

Nationalökonomie der technischen Betriebskraft.

Erstes Buch. Grundlegung. Von Dr. **Gottfried Zoepfl**, Handelsattaché des auswärtigen Amtes. 1903. Preis: 4 Mark.

Inhalt: Die technische Betriebskraft in technischer und ökonomischer Beziehung. Die technische Betriebskraft in statistischer und sozialer Beziehung.

Conrads Jahrbücher, Bd. XXV, Heft 2 vom 2. Februar 1903:

Der Verfasser hat sich die sicherlich höchst dankenswerte Aufgabe gestellt, der nationalökonomischen Wissenschaft ein neues Arbeitsfeld zuzuweisen: Die eingehende Betrachtung der technischen Betriebskraft in ihrem Einfluss auf das gesamte Wirtschaftsleben. Dankenswert ist das Unternehmen schon deshalb, weil ein gut Stück Wagemut dazu gehört, sich auf das schwankende Gebiet technisch-ökonomischer Fragen zu begeben, ein Gebiet, auf dem kaum zwei Fachleute gleicher Meinung sind.

Deutsche Techniker-Zeitung, No. 52, 1902:

Das vorliegende Werk, von dem das erste Buch vorliegt, erscheint von ungemein grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Es wird von jedem Techniker, der die Bedeutung wirtschaftlicher Zeitfragen würdigt, mit grossem Interesse gelesen werden.

Volkswirtschaftliche und wirtschaftsgeschichtliche Abhandlungen.

Herausgegeben

von

Wilhelm Stieda,
o. ö. Professor der Nationalökonomie in Leipzig.

Neue Folge. Erstes Heft.

Das Verkehrsgewerbe Leipzigs.

Von

Dr. W. Sternberg.

Verlag von Gustav Fischer in Jena.
1905.

BUCHDRUCKEREI v. ANT. KÄMPFE, JENA.

523920

EcT
S8397ve

Sternberg, Wilhelm
Das Verkehrsgewerbe Leipzigs.

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET